

MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XX (233) ● GRUDZIEŃ 1974 R. ● CENA 4,50 ZŁ

12/1974



O WYSTAWIE WE WROCŁAWIU
pt. „Konstrukcje XXX-lecia”
piszemy na str. 24

Str.	
3	Z obrad Centralnej Komisji Modelarstwa LOK
4	Mistrzostwa Polski Modeli Rakiet
8	„Mini Yogi 1”
10	O silnikach modelarskich słów kilka
14	Model akrobacyjny na uwięzi „Kituś”
15	Wystawa modelarska z okazji XXX-lecia PRL
18	Pierwsze samodzielne mistrzostwa FSR
19	XXI Mistrzostwa Polski Modeli Pływających zdolnie sterowanych klas F1
25	Polski Fiat 132p
30	Ludzie modelarstwa — Jan Stolarek (Kędzierzyn)
31	Nasza Biblioteczka
32	Fotociekawostki

CONTENS

Page	
3	The Session of the Modelling Central Committee LOK
4	Poland Championships of Rockets-Models
8	„Mini Yogi 1”
10	About model engines in short
14	The tied acrobatic model „Kituś”
15	The models exhibition on the occasion of the thirtieth anniversary of the Polish Peoples Republic
18	The first separate championships FSR
19	XXI Poland Championships of RC Shipmodels Class F1
25	Polish Fiat 132p
30	Model-hobby people — Jan Stolarek (Kędzierzyn)
31	Our small library
32	Foto-curiosity

INHALTSVERZEICHNIS

Seite	
3	Die Tagung der Zentralen Modellbaukommission LOK
4	Polen Meisterschaft von Raketenmodelle
8	„Mini Yogi 1”
10	Ein paar Worte über die Modellmotoren
14	Ein gefesseltes akrobatisches Modell „Kituś”
15	Die Modellausstellung aus Anlass der dreissigjährigen Jubiläums der Volksrepublik Polen
18	Die ersten selbstständigen FSR Meisterschaften
19	Die XXI Polen Meisterschaften der ferngesteuerten Fahrmodellen Klassen F1
25	Der polnische Fiat 132p
30	Die Modellbau-Leute — Jan Stolarek (Kędzierzyn)
31	Unsere kleine Bibliothek
32	Foto-Merkwürdigkeiten

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.	
3	Из совещания Центральной Комиссии по Моделизму ЛОК
4	Чемпионат Польши по ракетным моделям
8	„Мини Егги 1”
10	Несколько слов о модельных двигателях
14	Акробатическая модель „Китусь”
15	Выставка моделей по случаю XXX-летия ПНР
18	Первый самостоятельный чемпионат ФСР
19	XXI Чемпионат Польши по плавающим моделям дистанционного управления класс Ф1
25	Польский Фиат 132p
30	Люди моделизма — Ян Столярэк (Кендзежин)
31	Наша библиотека
32	Фотокурёза

25 lat Wydawnictw Komunikacji i Łączności

W tym roku Wydawnictwa Komunikacji i Łączności obchodzą 25-lecie swojej działalności wydawniczej.

Głównym zadaniem powołanych do życia w 1949 roku Wydawnictw było szybkie zaspokojenie potrzeb resortu komunikacji w zakresie szkolenia i doskonalenia zawodowego pracowników. Szybki rozwój nauki i techniki w następnych latach wymagał rozszerzenia tematyki różnicowania typów i form nowych książek.

Obecna działalność wydawnicza WKiŁ wykracza poza produkcję przeznaczoną dla resortów komunikacji i łączności, obejmując publikacje z dziedziny ekonomiki transportu, motoryzacji, drogownictwa i mostownictwa, kolejnictwa, telekomunikacji i elektroniki, lotnictwa oraz publikacje o charakterze politechnicznym.

O wielkości produkcji WKiŁ w minionym 25-leciu świadczą następujące liczby. Wydano 7 tysięcy tytułów książek, 87 mln egz. łącznego nakładu, 360 mln egz. łącznego nakładu czasopism. Duży udział w tym imponującym dorobku mają współpracujące z Wydawnictwami instytucje. Są to m. in. Liga Obrony Kraju, Polski Związek Motorowy, Aeroklub PRL i inne.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności bliskie są również modelarzom. Dzięki ich wysiłkowi ukazało się w ostatnich latach kilkanaście tytułów dla modelarzy. Wśród nich doskonała książka J. Wojciechowskiego pt. „Zdalne sterowanie modelem”; W. Schlera „Miniaturowe lotnictwo”; „Miniaturowe silniki spalinowe”; „Samoloty w historii i w miniaturze”; Z. Dutkiewicza „ABC modelarstwa samochodowego”; K. Janowskiego „Modelarstwo kolejowe”, itp.

Spśród 18 czasopism wielu modelarzy korzysta z takich tytułów, jak popularny tygodnik lotniczy i astronautyczny „Skrzydła Polska”, „Radioamator i Krótkofalowiec”, „Sygnały”, i innych.

21 października był finałem obchodów. W dniu tym dokonano otwarcia wystawy obrazującej dorobek wydawniczy. Na wystawie tej eksponowano również liczne modele, które wykonane zostały według publikacji tego Wydawnictwa.

Na otwarcie wystawy przybyli: przedstawiciele KC PZPR, minister Łączności i Komunikacji, przedstawiciele organizacji społecznych, wielu autorów i sympatyków Wydawnictwa.

Do zebranych przemawiał dyrektor — naczelny redaktor WKiŁ mgr Czesław Kulesza, który zapewnił, że jego zespół dąży do tego, aby jeszcze bardziej zaspokoić rosnące z każdym miesiącem potrzeby czytelników. Mówił też o tym, iż wydawnictwo będzie propagowało różne formy wydawnicze, które pozwolą z książką bardziej trafić do młodzieży.

Publikacje opracowywane przez najlepszych autorów w nowoczesny sposób wtajemniczać będą młodzież w arkana współczesnej techniki.

Z okazji jubileuszu składamy Wydawnictwom życzenia dalszych opracowań książek, służących podnoszeniu kultury technicznej, szczególnie wśród naszej młodzieży.

S. Smolis



Na wystawie z okazji 25-lecia WKiŁ oprócz książek modelarskich znalazły się również liczne modele

Na otwarcie wystawy przybyło wielu autorów, a wśród nich popularyzatorzy „małego lotnictwa”: mgr inż. Wiesław Schler (z lewej) i mgr inż. Andrzej Glass.

fol. B. KOSZEWSKI

NAJLEPSZE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE I NOWOROCZNE
WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM
I SYMPATYKOM MODELARSTWA

składe
zespołu redakcyjny „Modelarz”

NASZA OKŁADKA

2

3

Na wystawie pt. „Konstrukcje XXX-lecia” we Wrocławiu wśród licznych modeli przedstawiających nasz dorobek minionego trzydziestolecia w części centralnej wystawy eksponowany był model trawlerza-przetwórnicy GDY-300 wykonany w skali 1:50 przez Mariana Balczuna z Wrocławia.

Fot. S. SMOLIS



Z OBRAD CENTRALNEJ

KOMISJI MODELARSTWA LOK

Było to pierwsze posiedzenie Centralnej Komisji Modelarstwa Ligi Obrony Kraju w nowym składzie. Poprzednia, zgodnie z założeniami statutowymi, działała do VI Krajowego Zjazdu LOK. Nowe władze powołały na stanowisko przewodniczącego Centralnej Komisji Modelarstwa znanego w naszej organizacji działacza ob. plk. mgr. Albina Lasonia. Do pracy w Komisji zaproszono w większości nowych ludzi, w tym również z Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Związku Młodzieży Socjalistycznej, a także Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Pierwsze robocze zebranie w pełnym składzie odbyło się 14 października 1974 r. w ZG LOK w Warszawie.

Na początku przedyskutowano i przyjęto trzy ważne dokumenty, mianowicie: Ramowy regulamin określający zasady działania Komisji, perspektywiczny plan zamierzeń rozwoju modelarstwa LOK na lata 1975—1978 oraz plan pracy Komisji do końca 1975 r.

Czytelników zapewne zainteresuje plan zamierzeń i najważniejsze punkty planu pracy.

Pierwszy jest bardzo śmiały i

przewiduje wzrost o ca 400 nowych modelarni rocznie, tj. średnio po jednej modelarni w każdym powiecie i mieście wydzielonym. Zakładano przy tym, że będą spełnione warunki wyjściowe do realizacji tych zamierzeń. Uregulowania dostaw nowych zestawów sprzętowo-narzędziowych i uzupełnienia istniejących oraz zabezpieczenia szkolenia i opłaty instruktorów modelarstwa, szczególnie w modelarniach szkolnych.

Najważniejsze założenia planu pracy, to wypracowanie warunków do masowego rozwoju modelarstwa, popularyzacja i szersze rozwinięcie modelarstwa przemysłowego i kolejowego, propagowanie politechnicznego wychowania młodzieży wśród społeczeństwa oraz kontynuacja starań o uznanie modelarstwa za dyscyplinę sportową.

Przy omawianiu spraw organizacyjnych rozpatrzono i podjęto szereg uchwał, z których jako najważniejsze należy wymienić:

Zweryfikowanie pierwszych 6 stopni instruktorów modelarstwa kolejowego klasy 3. Przyznano na wniosek Warszawskiego Klubu Modelarzy Kolejowych LOK uprawnienia klasy II następującym osobom: Andrzejowi Brzozowskiemu, Zbigniewowi Busko, Tadeuszowi Dąbrowskiemu, Bogdanowi Gabrysiakowi, Januszowi Jarzębskiemu i Janowi Rogowskiemu.

Przyjęto tymczasowy projekt programu szkolenia modelarzy kolejowych klasy III, II i I, który po pewnych przeróbkach i poprawkach zostanie rozesłany do jednostek organizacyjnych LOK.

Przyjęto z zadowoleniem do wiadomości decyzję Przewodniczącego GKKFiT o przyznaniu Jerzemu Przybyszowi z Poznania medalu „Za wybitne osiągnięcia sportowe” w dowód uznania za zdobywcę tytułu mistrza Europy NAVIGA-74 w klasie modeli jachtów zdalnie sterowanych i postanowiono czynić starania, aby wybitnym działaczom modelarstwa mogły być przyznawane również medale „Zasłużonego działacza kultury fizycznej” nadawane przez GKKFiT.



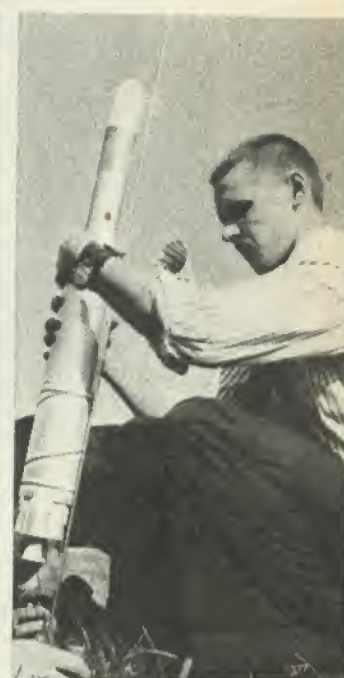
Postanowiono sporządzić spis osób życzących modelarstwu, którzy swym autorytetem mogliby pomóc w rozwoju tej dziedziny politechnicznego wychowania młodzieży. Ich udział w realizacji uchwał Centralnej Komisji Modelarstwa LOK byłby niezwykle cenny (inicjatywa i pomoc naszych Czytelników w tym zakresie jest również mile widziana).

Uznano za konieczne intensywniejsze popularyzowanie modelarstwa w wydawnictwach LOK, w telewizji i prasie centralnej, potrzebę opracowania nowych wzorów medali dla zdobywców czołowych miejsc na mistrzostwach Polski i centralnych zawodach modelarskich LOK, które byłyby nadawane od 1975 roku.

Postanowiono, że zebrania plenarne Komisji w pełnym składzie odbywać się będą co kwartał, częściowo również na sesjach wyjazdowych do innych miast i że przy załatwianiu spraw bieżących pomagać będzie zespół członków zamieszkających w Warszawie, który będzie się zlecał w zależności od potrzeb, nie rzadziej jednak niż raz w miesiącu.

JAN MARCZAK
Sekretarz CKM LOK

MODELARZ



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI RAKIET

W dniach 27—28 września 1974 r. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego odbyły się XXXIX Mistrzostwa Polski Modeli Raket. Były one częścią składową wielkiego „maratonu raketowego”, zorganizowanego z okazji XXX-lecia PRL. Impreza była prawdziwym przeglądem konstrukcji raket, nie więc dziwnego, że cieszyła się tak dużym zainteresowaniem społeczeństwa i zawodników.

Na spotkanie z zawodnikami przybył po raz pierwszy na lotnisko: prezes Spółdzielni Pracy CHEMA z Olesina k. Mińska Maz. — dr mgr inż. Stefan Małczewski oraz jego technolog d/s produkcji silników raketowych. Przez cały czas zawodów śledzili pracę silników. W trakcie spotkania z prezesem dowiedzieliśmy się o kłopotach producenta oraz o ciekawych pracach nad rozwojem silników. Informacje te naturalnie wzbudziły duże zainteresowanie zawodników.

Miłym wydarzeniem było przybycie na zawody mgr. inż. Harażnego, głównego konstruktora polskich rakiet meteorologicznych serii Meteor. Miał możliwość porównania modeli rakiet typu Meteor z własnymi konstrukcjami. A dla modelarzy stworzono dogodną platformę do dyskusji. Przy okazji wyjaśniono wiele spornych spraw związanych z poprawnym malowaniem tych rakiet.

Dużą atrakcją było też spotkanie z pierwszymi polskimi mistrzami świata w tej dziedzinie — Zygrydem Franckiewiczem, Zbigniewem Majchrakiem i ze wspianą ich drużyną: Juliuszem Jarończykiem, Tadeuszem Kokoszewskim, Henrykiem Mellerem i Ryszardem Wróblewskim.

Tegoroczne mistrzostwa Polski rozgrywane w trzech kategoriach: rakietach czasowych, raketoplanach i makietach rakiet. Aby dać równe szanse uczestniczącej młodzieży, sklasyfikowano zawodników według wieku, dzieląc ich na dwie grupy — juniorów i seniorów. Obowiązywał kodeks sportowy FAI.

Najwięcej uwagi poświęcono ocenie makiet rakiet. Na całkowitą punktację modelu makiet składają się następujące elementy oceny: A — za autentyczność i wierność dokumentacji technicznej (można było otrzymać do 50 pkt.), B — za wierność odwzorowania (do 350 pkt.) składały się oceny szczegółowe, jak np. a — wygląd zewnętrzny (do 50 pkt.), b — korpus i głowica (do 100 pkt.), c — stateczniki (do 100 pkt.), d — detale zewnętrzne (do 100 pkt.): e — stopień trudności (200 pkt.), wykonany lot (do 100 pkt.) — patrz tablica.

Oceny makiet dokonała komisja sędziowska w składzie: Edward Kurowski z ZG APRL, Lech Podgórski z Aer. Pomorskiego oraz Józef Rzepka z Aer. Bydgoskiego.



A oto wyłonieni mistrzowie i wicemistrzowie:

ew.

foto. B. WĘGRZYN

MODELARZ

1- U.S. AIR 2- FORCE

Skala 1:20

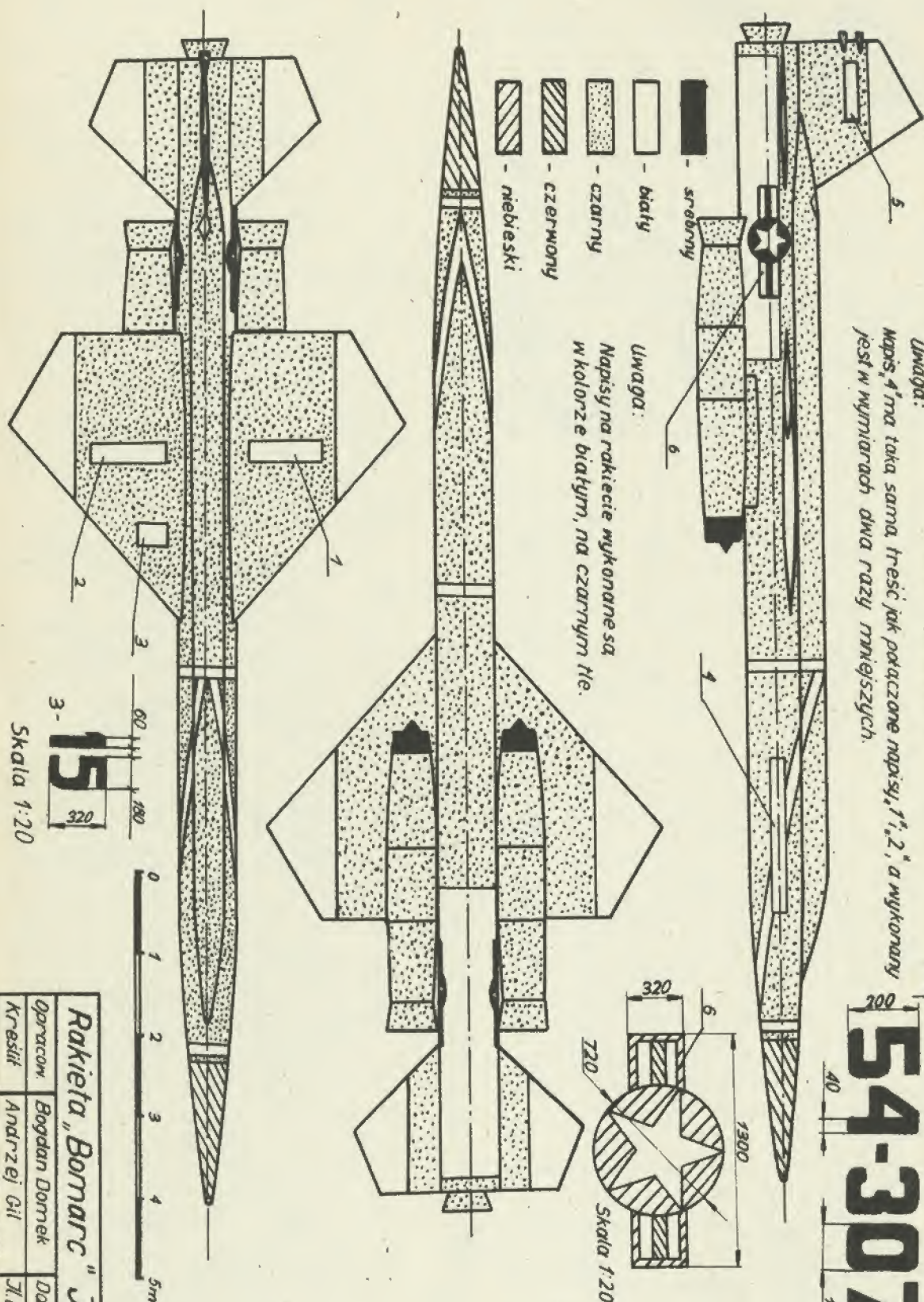
Skala 1:10

Uwaga:
Napisy 4" ma taką samą treść jak połączone napisy 1", 2", a wykonany
jest w wymiarach dwa razy mniejszych.

154-3079

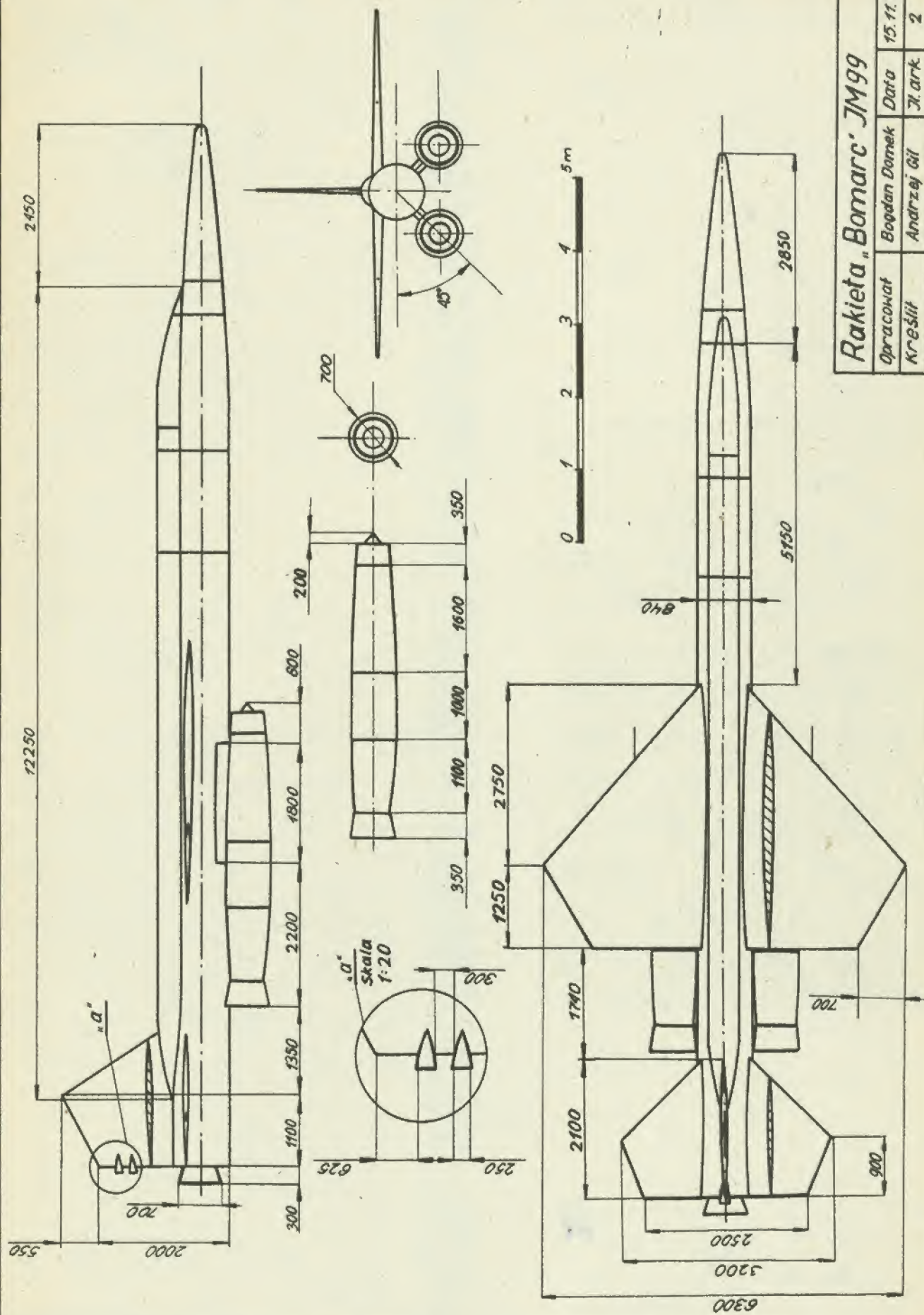
- srebrny
- biały
- czarny
- czerwony
- niebieski

Uwaga:
Napisy na rakiecie wykonane są
w kolorze białym, na czarnym nie.



Skala 1:20

Rakieta „Bomarc” JM99			
Opis	Bogdan Domek	Data	11.11.73r.
Kreślił	Andrzej Gil	Wzrost	2.
Podz.	1:50(1:20)(1:10)	Wzrost	1



Rakieta "Bomarc" JM99

Opracował	Bogdan Domek	Data	15.11.73
Kreślił	Andrzej Gil	Li ark.	2
Podziatka	1:50 (1:20)	Nr ark.	2

SPOTKANIE Z CZYTELNIKAMI

Z inicjatywy kierownictwa Zakładowego Domu Kultury Zakładów Chemicznych „Blachownia” w Kędzierzynie, woj. opolskie, w dniu 15 października br. w salach Domu Kultury odbyło się spotkanie redaktorów czasopism modelarskich LOK: Bogdana Gabrysiaka i Stefana Smolisa z Czytelnikami naszych czasopism.

W spotkaniu tym, oprócz licznej rzeszy młodzieży, wzięli udział: kierownik Zakładowego Domu Kultury Michał Kuchta, instruktor modelarstwa przy Domu Kultury Joachim Gruszka oraz aktywi.

Pytań i postulatów dotyczących „Małego Modelarza”, „Modelarza” i „Planów Modelarskich” było wiele. Wszystkie one posłużyły do dalszego podnoszenia poziomu naszych czasopism, które — zdaniem Czytelników — są im tak pomocne w pracach przy budowie modeli.

Kierownictwu Domu Kultury dziękujemy za pożyteczną inicjatywę.

NOWE KSIĄŻKI

SEKOWSKI S.: ELEKTROCHEMIA DOMOWA. 1974 WSIP, str. 177. Cena 15 zł.

Popularnie napisana książeczka zawiera najważniejsze przepisy, wskazówki i rady z dziedziny elektrochemii praktycznej. Omówiono różnego rodzaju ogniwa galwaniczne, akumulatory, prostowniki, ich działanie i konserwację. Praktyczne wskazówki dotyczące wykonania niektórych z omawianych urządzeń. Słownik pojęć.

SEKOWSKI S.: Z TWORZYWAMI NA TY. 1974, WSIP, stron 221. Cena 18 zł.

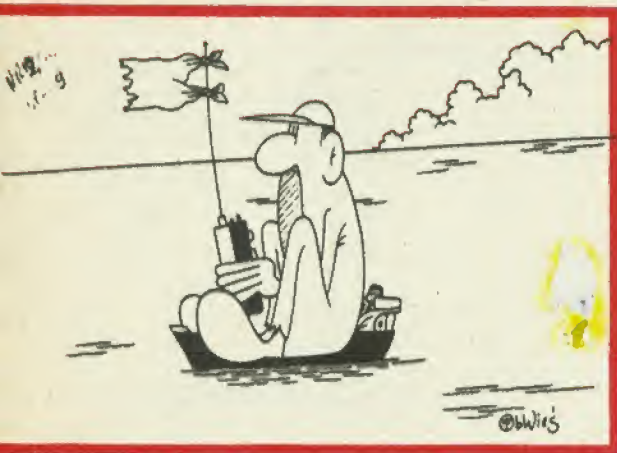
Popularnie i ciekawie napisana książka z dziedziny chemii zawiera podstawowe wiadomości o polimerach (pochodzenie, sposoby otrzymywania, rodzaje), omawia ich zastosowanie w codziennym życiu. Wskazówki dotyczące przeprowadzania doświadczeń. Słownik ważniejszych pojęć.

DOBRZAŃSKI T.: RYSUNEK TECHNICZNY MASZYNOWY. 1974 WNT, str. 376. Cena 57 zł.

Szczegółowe omówienie elementów rysunku technicznego i rodzaje linii rysunkowych, ich zastosowanie, podziałki i tabliczki rysunkowe, wzory pism, oznaczenia stosowane na rysunkach, zasady wymiarowania, przecięcia brył płaszczyznami, rysowanie części maszyn itp. Książka oparta o najnowsze normy (z lat 1970—1971).

ZIELEZIŃSKI J.: BUDOWA PŁATOWCÓW. 1974, WKiŁ, str. 151. Cena 18 zł.

Podstawowe wiadomości o budowie płatowców (budowa zespołów, podzespołów oraz instalacji) oraz o materiałach stosowanych do budowy płatowców. Książka przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów samolotowych.



„MINI YOGI 1”

„Mini Yogi” jest typowym przedstawicielem tej klasy modeli.

Konstrukcja modelu opiera się na proporcjach modeli budowanych w DKDiM w Świdnicy.

Układ taki wielokrotnie już zdawał egzamin w złożonych warunkach atmosferycznych.

Umieszczenie płatów na wieżycze, a statecznika pionowego od spodu kadłuba przyczyniło się do poprawienia stateczności modelu na holu oraz w czasie lotu ślizgowego.

Opory szkodliwe zmniejszono przez zastosowanie eliptycznych końcówek płata.

W celu poprawienia własności lotnych modelu naklejono (w odległości 6% gł. płata) nitkę o średnicy 0,6 mm, która spełnia rolę turbulatora.

Konstrukcja modelu bardzo prosta, mieszana z przewagą balsy.

Kadłub skleiony został z deseczek balsowych o grubości 3 mm i wzmocniony podłużnicami z balsy twardej 3 x 3. W odstępach 100 mm wklejono wręgi z balsy o grubości 2 mm. Przekrój kadłuba owalny. W przedniej części kadłuba wklejono pylonik ze sklejkі o grubości 1,5 mm, oklejony balsą o grubości 6 mm.

W wieżycze zaklejono na „Epidian” hak startowy (dural 1,5 mm) oraz bagnety z drutu stalowego ϕ 2,5 mm.

Wyłącznik determalizatora lotu wpasowany „na wcisk” w ściankę boczną kadłuba. Uruchamiany zostaje on w momencie wyczepienia się modelu z holu (patrz szkic perspektywiczny).

Statecznik pionowy wykonano konstrukcyjnie z balsy 1,5 mm i obustronnie oklejono balsą o grubości 1 mm. Powierzchnia statecznika pionowego około 0,5 dm².

Konstrukcja płatów balsowa z wyjątkiem dźwigarów (świerk) o wymiarze 3 x 2 i 5 x 3, rozmieszczonych jak na rysunku. Przedni dźwigar pomocniczy wykonany z balsy twardej 3 x 2.

Krawędź natarcia płata wykonana z listwy balsowej 6 x 8, spływ — balsa średnia 20 x 3. Zebra — balsa 1 mm, w miejscu łączenia płatów z kadłubem zebra sklejkowe (grubości 1,5 mm). Profil płata własny.

Statecznik poziomy całkowicie wykonany z balsy. Profil — Clark-Y. Kąt zaklinowania płatów +3°, statecznika 0°.

Cały model kryty cienkim papierem japońskim i trzykrotnie cellonowany. Kadłub po szpachlowaniu malowany na kolor czerwony („Nitro”).

Starannie wykonany i dobrze oblatany model osiąga w atermice wyniki w granicach 115—120 s. Ciężar całkowity modelu po oklejeniu wynosi około 200 G.

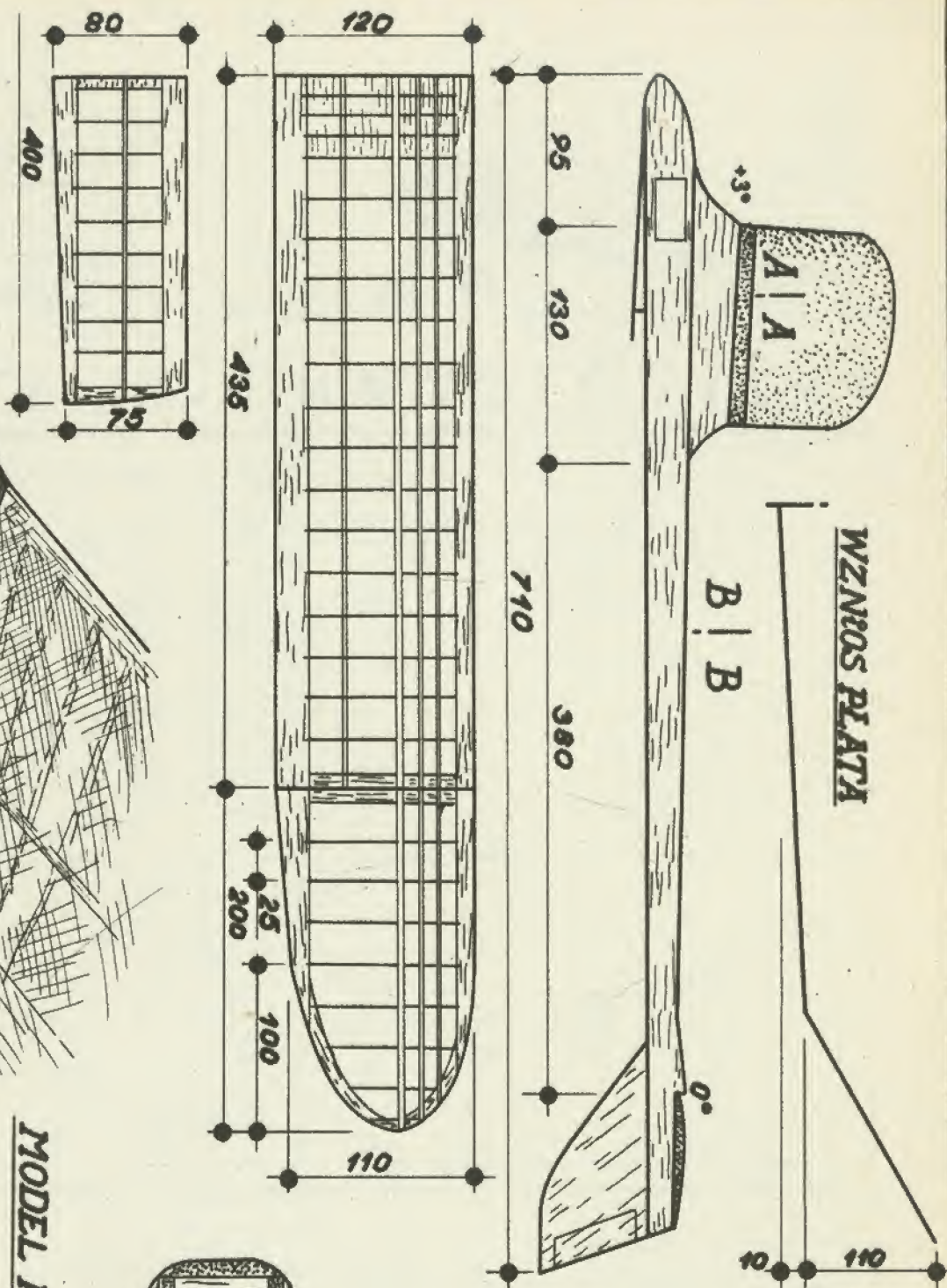
MODEL KLASA A1

mini blog 1

**RYŚ. GRZEGORZ PUKOWIEC
KONSTR. PIOTR RYGUŁA**

*** AEROKLUB WROCŁAWSKI ***

*** AEROKLUB WROCŁAWSKI ***

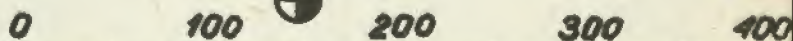


BB

PROFIL STATECZNIKA

PROFIL PLATA

PODZIAŁKA





odc. 3

inż. P. DEMUTH

O silnikach modelarskich słów kilka

PRZYGOTOWANIE III STOPNIA

Już od dawna konstruktorzy łokowych silników spalinowych wiedzieli, że silnik posiadać będzie tym większą moc, im więcej spali paliwa. Jako rozwiązanie tego warunku, zastosowano sprężarkę. Jednakże sprężarka zwiększa masę i gabaryty silnika, ponadto do swojego napędu pobiera część mocy silnika. Takie rozwiązanie w modelarskich silnikach nie ma zastosowania. Co więc można zrobić? Rozwiązanie wzięto z małych silników motocyklistów wyścigowych, gdzie konstruktorzy byli zmuszeni do uzyskania jak największej mocy. Moc ta wyniosła 380 KM/litr przy 21 000 obr./min.

Jakim sposobem tego dokonali? Uważali pulsowanie gazów w ssącym i wydechowym przewodzie i nadali im rolę sprężarki. Przewody wykonano no-

we, o innych parametrach i zestrojono je z silnikiem.

Silnik z przewodem tworzy układ rezonansowy, daje pełną moc tylko przy obrotach, na które został zestrojony. Podczas zmiany obrotów moc silnika znacznie spada. To zjawisko spędza sen z powiek motocyklistom i modelarzom. Motocykliści znaleźli na to sposób — zastosowali wielostopniowe skrzynki biegów i jeżdżą według wskazań obrotomierza. Modelarzom pozostała tylko jedna możliwość. Należy ciągnąć model do takiej prędkości, aż silnik wejdzie na takie obroty, przy których wystąpi rezonans.

Obliczenie rury rezonansowej ssącej czy wydechowej nie jest łatwe. Trudno jest spełnić wszystkie konieczne warunki, a wyniki uzyskane z obliczeń są przybliżone. Aby uzyskać końcowy

pozytywny wynik nie obejdziesz się bez eksperymentowania.

Podam teraz bardzo przybliżony wzór na obliczenie długości przewodu ssącego:

$$L = 0,1 T c$$

gdzie: L — długość przewodu w metrach
 T — czas trwania 1 obrotu w sekundach

c — prędkość dźwięku w m/s
Dokładniejszy wzór odnosi się do przypadku, gdzie $V_k \geq V_r$

$$f = \frac{c}{2\pi} \sqrt{\frac{F}{LV_k}}$$

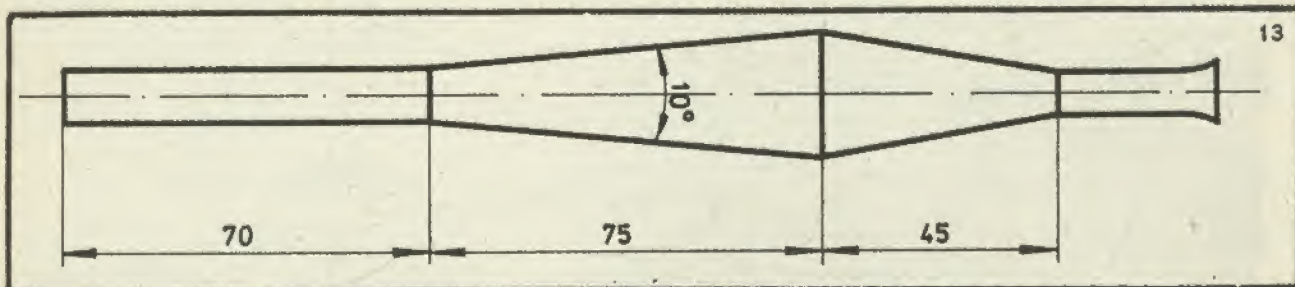
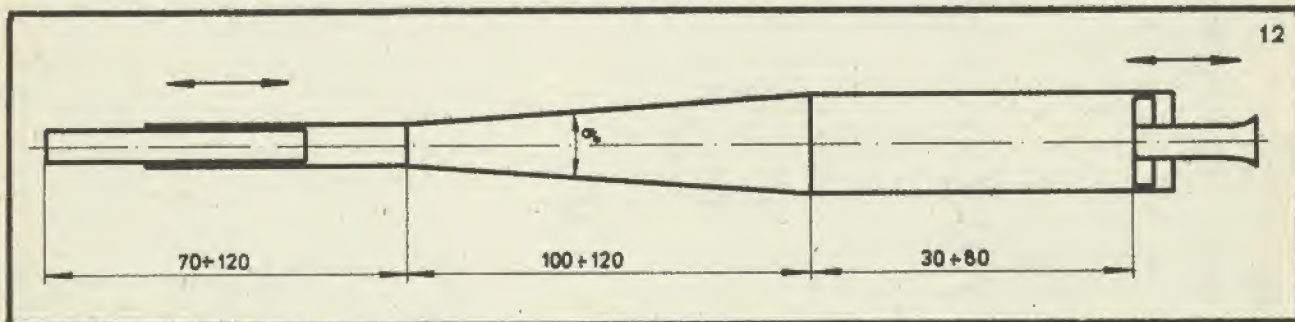
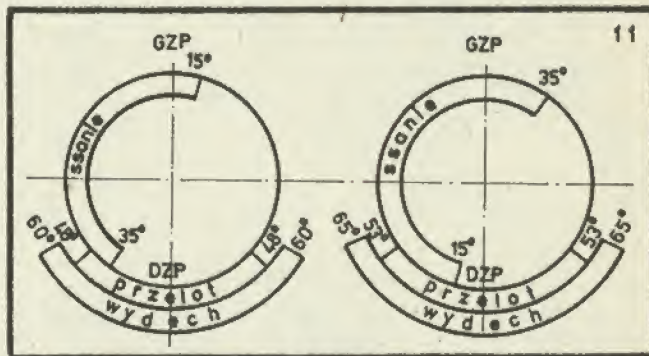
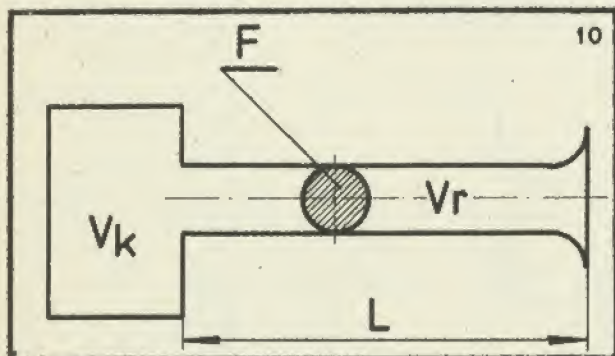
gdzie: f — drgania własne w Hz

F — powierzchnia przekroju przewodu ssącego w m^2

L — długość przewodu w m

V_k — pojemność skrzyni korbowej w m^3

V_r — pojemność przewodu ssącego w m^3



c — prędkość dźwięku w m/s

Rysunek 10 przedstawia przewód ssący i skrzynię korbowa.

Przy rezonansowej rurze ssącej nie możemy zapominać, że dysza paliwowa musi znaleźć się w miejscu o najmniejszym ciśnieniu. Rezonansowa rura ssąca pracuje w następujący sposób: słup mieszanek paliwowej w przewodzie przemieszcza się podczas ssania w stronę skrzyni korbowej. W chwili, gdy kanał wlotowy zostanie zamknięty, siły bezwładności stłoczą słup mieszanek tak, że wzrośnie jego ciśnienie. Jeżeli w tym momencie kanał ssący otworzy się, ciśnienie słupa mieszanek wraz z podciśnieniem w skrzyni korbowej pomoże ją dobrze napęlić. Przewód ssący musi mieć tak dobraną długość i średnicę, aby drgania słupa mieszanek w nim powodowały dodatkowe napełnienie skrzyni korbowej. Jest całkiem zrozumiałe, że odmiennie proporcje przewodu ssącego (ze względu na rezonans) wymagają innego czasowania (rozrządu) silnika, zmienny te ilustruje rysunek 11. Dobrze dobrany przewód ssący może dać do 15% przyrostu mocy. Z powyższego wynika również, że i pojemność skrzyni korbowej odgrywa ważną rolę. Pomiar wykazały, że przy niższych obrotach silnika jest wygodniej pominać pojemność skrzyni korbowej.

Rezonansowa rura wydechowa w modelarstwie szybko zyskała rację bytu. Silnik z nią wykazuje bardzo dużą moc, bez niej natomiast nie jesteśmy w stanie zwiększyć na tyle mocy silnika, przyrost mocy waha się w granicach 15—20%.

Rysunek 12 przedstawia rezonansowy tłumik „Sonex” zachodniolemieckiej produkcji. Jest on tak skonstruowany, że końcowe elementy są przesuwane, co umożliwia regulację długości i pojemności układu wydechowego i można go dopasować do silnika.

Otwór wylotowy ma taką samą średnicę, jak otwór wlotowy. Długość czynnej części możemy w przybliżeniu obliczyć ze wzoru na drgania własne słupa gazu w dwustronnie otwartym przewodzie rurowym:

$$f = \frac{c}{2L}$$

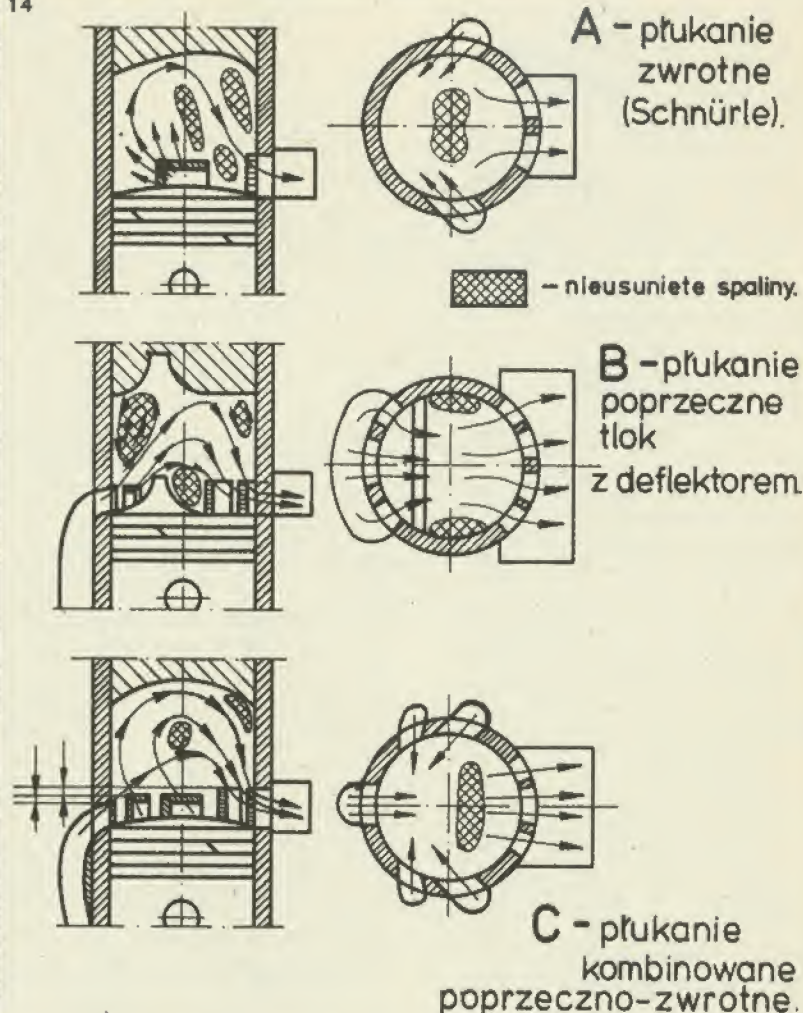
Symbole są takie same jak w poprzednich wzorach, jest to jednak wzór przybliżony, ponieważ nie znamy dokładnej wielkości prędkości dźwięku, która się zmienia w zależności od temperatury, ciśnienia i własności gazu. Nie jest ona stała w każdym miejscu rury wydechowej, gdyż gazy wylotowe rozprężają się, a stykając się ze ściankami przewodu ochładzają.

Na rys. 13 przedstawiono kształt rezonansowej rury wylotowej, która jest przystosowana do silników ze zwrotnym przepłukiwaniem cylindra; pracuje podobnie jak rura typu „Sonex”, z tym, że kształt jej jest bardziej aerodynamiczny. Wymiary podane na rys. 12 i 13 odnoszą się do silników o pojemności 10 cm³.

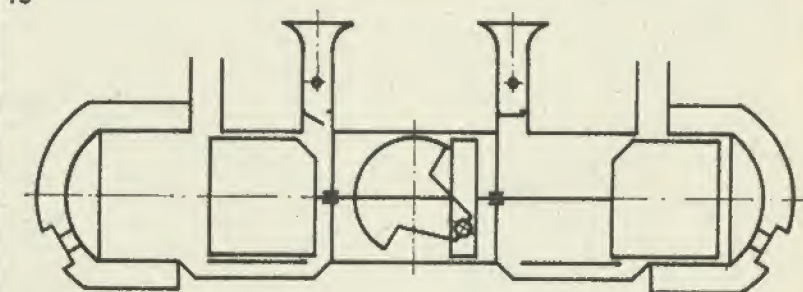
Jeśli rezonansowy przewód ssący i wydechowy ma dobrze spełniać swoje zadanie, doskonale napełnić skrzynię korbowa mieszanek oraz opróżnić całkowicie ze spalin cylinder silnika, musi być do tego celu przystosowany również silnik, a w szczególności kanały przelotowe i wylotowe oraz kształt denka tłoka i komory spalania.

Na rys. 14 pokazano trzy systemy przepłukiwania cylindra. Zwrotne przepłukiwanie (A) powoduje bardzo dobre wypróżnienie cylindra, jednak przy wyższych obrotach traci na sprawności. Gazy mają długą drogę i nie zdążają w krótkim czasie (gdy otwarty jest kanał przelotowy) na dobre napełnienie cylindra. Rezonansowa rura wydechowa zmieni wartość ciśnienia tak, że zakres

14



15



stosowania tego typu płukania przesunąć się w stronę wysokich obrotów.

Poprzeczne przepłukiwanie tłoka z deflektora (B) daje dobre wyniki również przy wysokich obrotach; stosowanie rezonansowych rur wydechu nie przynosi takiego zwiększenia mocy, jak przy przepłukiwaniu zwrotnym. Zwiększony przepływ gazów w cylindrze, spowodowany podciśnieniem w przewodzie wydechowym, uniemożliwia dokładne wypróżnienie cylindra ze spalin.

Dobrym rozwiązaniem jest kombinacja obu tych systemów (C). Przelotowe kanały zwrotnego płukania kierują mieszanek do góry cylindra i otwierają się nieco wcześniej niż kanał poprzecznego płukania. W ten sposób nie jest

rynygo. musi to być nowy silnik własnej konstrukcji. Jest to jednak jedyna droga do uzyskania większej mocy silnika.

Rys. 15 pokazuje schemat amerykańskiego przyczepnego silnika do łodzi. Skrzynia korbowa w przepłukiwaniu cylindra nie uczestniczy, ssanie mieszanek odbywa się do przestrzeni pod tłokiem, która jest bardzo mała — gdy tłok znajduje się w dolnym zwrotnym punkcie steruje samoczynny podciśnieniowy zawór. Skomplikowany mechanizm boczne naciski tłoka na ścianki cylindra, co znacznie wpływa na zwiększenie żywotności silnika.

z czeskiego „Modelafa” tłumaczył INŻ. MARIAN WALASZCZYK

NA KONCU PŁATA ZEWNĘTRZNEGO
CZĘŚCI 208

POKRYCIE
BALSA 2

ŁOŻE SILNIKA
BUK GR. 8

KESON
BALSA 2

80

290

SILNIK METEOR 2,5"
[SAMOZAPŁON]



BALSA 8

ŁOŻE PODWOZIA
SKŁEJKA

ŚRUBY M3

DURAL 2

DRUT STALOWY #2

40x15

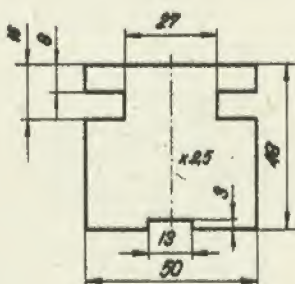
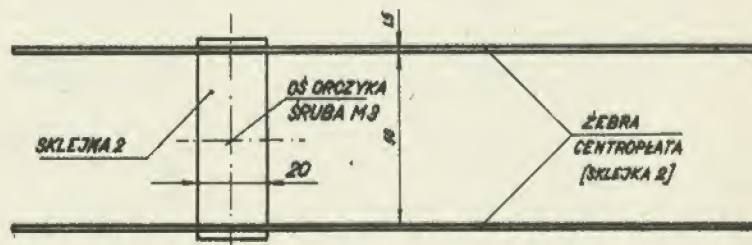
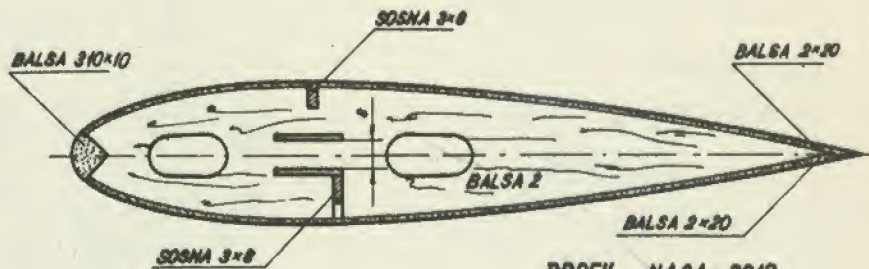
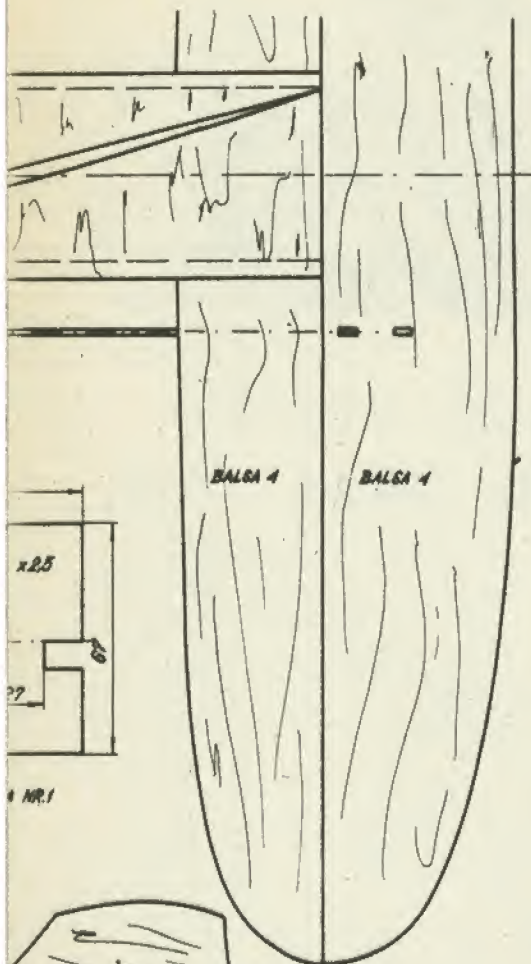
A-A

BALSA 2

KŁOCEK

BALSA 2

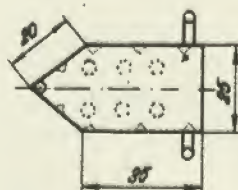
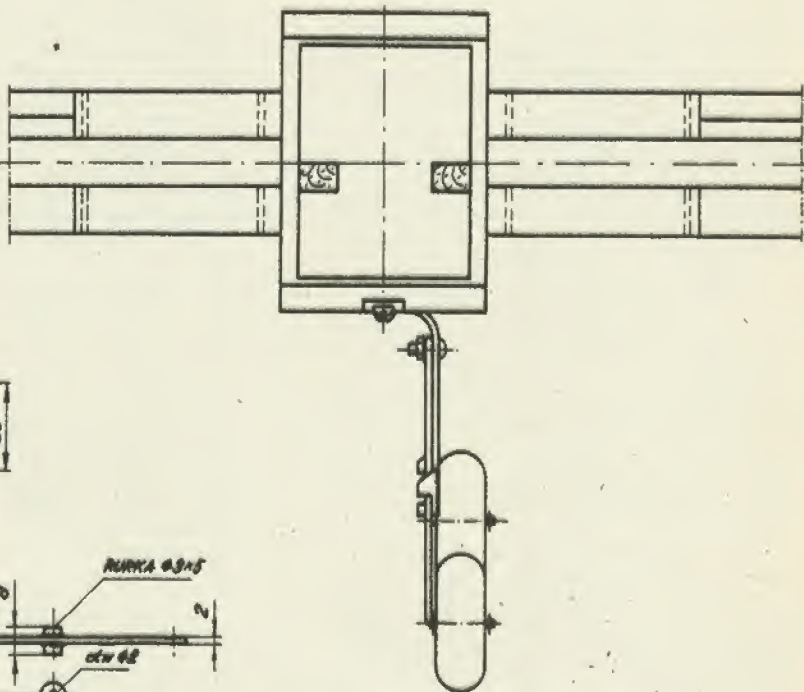
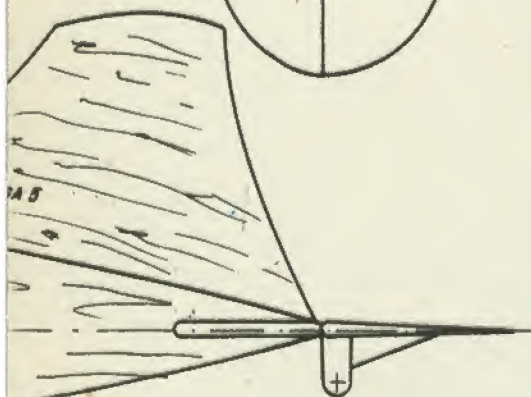
RURKA #3



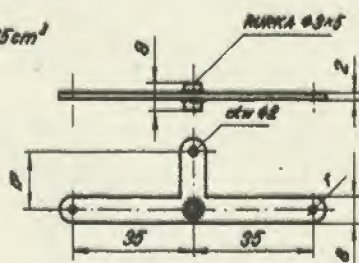
WŁĘGA NR.2



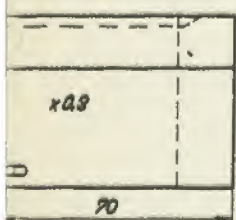
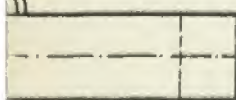
DŹWIGNIA STERU
SKLEJKA 2



ZBIORNIK PŁOZ. ~ 75cm³



ORCZYK - DURAL 2



SP-1449

A.W. *[signature]*

1	2	Konstruktor	BOGDAN	24.08.73	1	1
Podk.	Form.	KRO-611	WIERZBA	20.08.73	11.rys.	11.rys.
DEW			MODEL AKROBACYJNY - KITUS -			AKROBACJA WARSZAWSKI

MODEL AKROBACYJNY NA UWIEŻI „KITUŚ”

OPIS TECHNICZNY

Kadłub. Budowa kadłuba jest bardzo prosta. Z twardej deseczki balsowej gr. 5 mm wycinamy dwie płyty boczne. Po dokładnym obrobieniu wykonujemy w nich wycięcia, w których montowane będą listwy płata, statecznik poziomy oraz łożo podwozia. Następnie wykonujemy wręgi kadłuba mocujące beleczki łoża silnikowego, biorąc pod uwagę wymiary karteru silnika, którym dysponujemy. Przed zmontowaniem kadłuba pozostaje nam jedynie wykonanie zbiornika paliwa oraz płytek stanowiących łożo podwozia. W końcowej fazie należy zwrócić uwagę na dwa wycięcia w listwie natarcia (do pokowy jej przekroju) w miejscach styku z belkami łoża silnika. Pozostałe listwy skrzydła również umieszczamy w wycięciach płyt bocznych, przed klejeniem kadłuba. Po wyschnięciu kleju, górną i dolną powierzchnię kadłuba oklejamy balsą gr. 2 mm.

Skrzydło. Płat modelu ma profil NACA-0018. Zebra skrzydła, do których przytwierdzone jest łożo orczyka wykonane są ze sklejk gr. 2 mm i wraz z pozostałymi żebrami centropłata zostały zmniejszone o grubość kesonu przykadłubowego. W żeberkach wchodzących w skład wewnętrznej partii płata wykonujemy otwory ułgowe na prowadzenie linek sterowniczych, a następnie między żebrą centropłata montujemy płytki sklejkowe z zamocowanym orczykiem. Montowanie skrzydła należy przeprowadzić na równej desce. Do lewej części płata instalujemy rurkowe prowadzenie uwiezi, zaś na zewnętrznej części, w okolicy listwy spływu, przytwierdzamy płożę wykonaną z drutu stalowego ϕ 0,8 oraz 20-gramowy ciężarek.

Ostatnią czynnością montażu jest zamocowanie popychacza steru wysokości oraz linek sterowniczych, wykonanych z drutu stalowego o średnicy 0,8 mm; centralną część skrzydła pokrywamy balsą gr. 2 mm.

Statecznik poziomy i pionowy. Usterzenie poziome wykonane jest z deski balsowej gr. 4 mm. W sterze wysokości wklejona jest za pomocą „Eoldianu” dźwignia sterownicza. Statecznik łączy ze sterem zawiasy wykonane z blaszki mosiężnej gr. 0,3 mm. Zawiasy można zastąpić mocnym płótnem. Tak wykonane usterzenie poziome wklejamy do kadłuba, a następnie popychacz montujemy do dźwigni steru wysokości.

Statecznik pionowy wykonujemy z balsy gr. 3 mm i odpowiednio ukształtowany przyklejamy do górnej powierzchni kadłuba w sposób widoczny na rysunku.

Podwozie. Model KITUŚ wyposażony został w podwozie w układzie „tandem” którego szczegóły konstrukcyjne pokazane są na planie. Podwozie przymocowane jest do łoża za pomocą wkretów M3. Między duralową golenią i sklejkami łoża należy podłożyć płytki dystansowe.

PRACE WYKOŃCZENIOWE

Szkielet modelu szlifujemy papierem ściernym, następnie pokrywamy papierem japońskim i czterokrotnie cellonujemy. Malujemy lakierem nitro najlepiej za pomocą pistoletu natryskowego. Oczywiście sposób malowania pozostawiamy inwencji twórczej modelarzy. W przypadku stosowania silnika żarowego, konieczne jest pokrycie modelu warstwą chemolaku.

Dane techniczne modelu
Rozpiętość 1020 mm
Długość 520 mm
Ciężar 460 G

BOGDAN WIERZBA



Otwarcia zawodów latawców dokonał prezes ZG APRL gen. bryg. Władysław Jagiełło

XII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY LATAWCÓW PSS „SPOŁEM” — APRL

To impreza dla dzieci. Dobrze więc się stało, że ograniczono przyjazdy rodziców i pomoc udzielaną przez nich swoim pociechom. Dzieci dawały sobie radę doskonale, choć potrzebna była czasem pomoc instruktorów. Dorosli częściej i więcej wykazywali zdenerwowania niż ich młodzi podopieczni. Być może, że właśnie temu zdenerwowaniu należy przypisać nie zawsze najodpowiedniejszy sposób zwracania się do młodych.

Regulamin przewidywał w przeddzień zawodów ich część praktyczną, sprawdzającą się do samodzielnego budowania latawców. Pomysł świetny, zaangażowanie wykonawców duże, a wyniki w większości dobre. Widać, że z wielu młodych budowniczych latawców będą w przyszłości dobrzy modelarze lotniczy. Z tego tytułu brawa dla inicjatorów imprezy i PSS „Społem”. Bardzo dobrze postąpił Zarząd Główny APRL przyznając dla PSS „Społem” honorową odznakę „Za zasługi dla APRL” i dodajmy, dla lotnictwa polskiego.

Wyniki zawodów zależą w dużej mierze również od pogody i... decyzji komisji sędziowskiej. Dwustopniowa ocena: za staranność wykonania, oryginalność konstrukcji, pomysłowość malowania, następnie za wysokość lotu i urządzenia specjalne — pozwala na obiektywne stwierdzenie, że zwycięzcy najlepszy. Ich nazwiska prezentujemy w oddzielnej tabeli wyników. Składamy im gratulacje i życzymy dalszych sukcesów.

Pomysł rozgrywania przy zawodach latawców również zawodów „Jaskółek” należy uznać za udany, choć konkurencja ta odbywała się jakby w cieniu zawodów latawcowych.

W zawodach wzięły udział 3-osobowe ekipy wszystkich 17 województw plus ekipy z miast wydzielonych, tj. Katowic, Łodzi, Krakowa, Poznania, Warszawy i Wrocławia. Brawa tym razem dla Oddziałów WSS „Społem” za sprawną organizację.

Choć była to impreza dla dzieci, sporo napracowali się przy niej dorośli. Trzeba przyznać, że starali się, by wszystko wypadło jak najlepiej. Były więc dodatkowe atrakcje w postaci pokazu modeli zdalnie sterowanych, akrobacji samolotów i szybowców, skoki spadochroniarzy, wystawa sprzętu lotniczego, wycieczka. Każdy uczestnik otrzymał upominek w postaci czapeczki z okolicznościowym napisem, husty organizacyjnej, znaczka, zestawu szybowca do składania. Dla zwycięzców przygotowano nagrody, których mogliby pozazdrościć uczestnicy nlejdnych modelarskich mistrzostw Polski, podobnie jak pomyslowych medali, dyplomów, nagród pocieszenia itp.

Gdybyśmy chcieli wymienić wszystkich, którzy swą pracą na to zasłużyli, zajęłoby to więcej miejsca, niż cały tekst poświęcony tej imprezie. W imieniu więc obserwatorów złożymy podziękowania i słowa uznania gospodarzowi zawodów p. Aleksandrze Adamczyk — Prezowi WSS „Społem” w Radomiu i kierownikowi sportowemu Pawłowi Włodarczykowi z ZG APRL. Dziękujemy i gratulujemy.

J. M.

WYNIKI XII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW LATAWCÓW ORGANIZOWANYCH PRZEZ SPOŁEM — APRL W RADOMIU w dniach 5-6 października 1974 r.

Latawce płaskie		
1 Piotr Maciaszek	WSS Kraków	28+30+14 = 72+25+27 = 124
2 Andrzej Jamry	„ Poznań	17+22+13 = 52+48+23 = 123
3 Jacek Gierbaszewski	„ Kielce	17+16+9 = 42+50+29 = 121

Latawce skrzynekowe		
1 Sławomir Niewiadomski	WSS Olsztyn	30+30+21 = 81+44+30 = 155
2 Henryk Kolber	„ Poznań	24+27+20 = 71+50+20 = 141
3 Tomasz Berezowski	„ Rzeszów	28+28+25 = 79+38+22 = 139

Szybowce „Jaskółka”		
1 Lech Szczepaniak	WSS Lublin	52+50+49 = 151
2 Zbigniew Żurek	„ Kielce	52+37+60 = 149
3 Katarzyna Krocak	„ Wrocław	50+44+53 = 147

Nagrodę specjalną, ufundowaną przez Prezesa Zarządu PSS „Społem” za najwyższy lot latawca, zdobył Henryk Kolber z WSS Wrocław.

fol. B. KOSZEWSKI



WYSTAWA MODELARSKA

z okazji

30-lecia

PRL

W dniu 22 lipca br. obchodziliśmy 30 rocznicę ukazania się Manifestu PKWN, niezmiennie ważnego dokumentu, z wydaniem którego łączymy na zawsze kolejne rocznice wyzwolenia naszego kraju i powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Tegoroczna, 30 rocznica była szczególna. W wielu referatach oraz wystąpieniach naszych działaczy partyjnych i państwowych zostały podsumowane wielkie osiągnięcia naszego narodu w różnych dziedzinach i na różnych płaszczyznach. Dla uświetnienia tej rocznicy w kraju i za granicą zorganizowano wiele wystaw ilustrujących nasze osiągnięcia.

Również i modelarze uczcili to święto przez zorganizowanie wielu imprez, w których poczesne miejsce zajmują wystawy dorobku modelarskiego.

W październiku wpłynęło do naszej redakcji zaproszenie na spotkanie przedstawicieli redakcji z modelarzami Zakładowego Domu Kultury Zakładów Chemicznych „Błachownia” w Kędzierzynie, zaplanowane z okazji eksponowania przez ZDK „Wystawy modeli kartonowych i plastikowych dla uczczenia 30 rocznicy PRL”.

Wystawę tę zorganizowano w okazałych pomieszczeniach Zakładowego Domu Kultury w dniach od 12 do 31 października br. Zgromadzono na niej wiele ciekawych modeli kartonowych i plastikowych.

W poszczególnych działach wystawy eksponowane były modele okrętowe, lotnicze oraz małe makłady architektonicz-



ne. Komisja, w której pracach miałem zaszczyt uczestniczyć razem z kol. Stefanem Smolisem — sekretarzem Redakcji Czasopism Modelarskich LOK, bardzo wysoko oceniła ten rodzaj twórczości modelarskiej. Organizator wystawy — Zakładowy Dom Kultury Zakładów Chemicznych „Błachownia” w Kędzierzynie — przewidział dla uczestników wiele cennych nagród oraz dyplomy.

Uroczą sprzedawczyni ze stoiska CSiH oferowała różne artykuły politechniczne



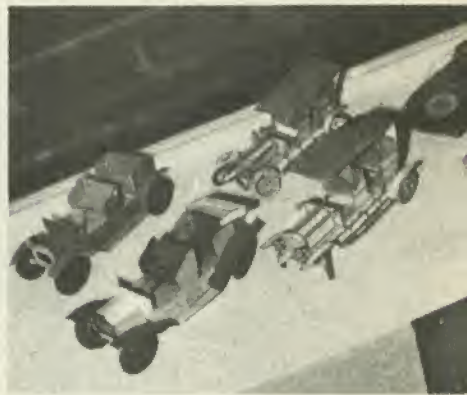
Na wystawie spotkaliśmy się z inicjatywą zasługującą na upowszechnienie. Wszyscy zwiedzający mieli możliwość zaopatrywania się w artykuły sprzedawane w CSiH, a więc sklejki, silniki, listewki oraz zestawy plastikowe i drewniane do budowy modeli. Artykuły te wzięte zostały przez ZDK w komis z Opolskiego Oddziału CSiH.

Stoisko zorganizowane zostało z inicjatywy kierownika pracowni modelarskiej — Joachima Gruszy i kierownika ZDK — Michała Kuchty. Oba działacze, wielcy entuzjaści modelarstwa, opowiedzieli nam w czasie spotkania o swoich kłopotach i sukcesach. Wyrażone przez nich poglądy na temat modelarstwa znalazły potwierdzenie w praktycznej działalności. Wiele z nich wymaga rozpatrzenia, zastosowania lub upowszechnienia.

Na zakończenie wizyty gościnni gospodarze zaprosili nas do modelarni. Może się ona pochwalić dużym dorobkiem w postaci modeli reprezentujących wszystkie dziedziny modelarstwa. Sądziemy, że zakupione w ostatnim okresie aparatury do zdalnego kierowania sprawią, że nazwiska kędzierzyńskich modelarzy częściej znajdziemy na czołowych miejscach w sprawozdaniach z zawodów. Tego im w imieniu Redakcji z całego serca życzymy.

B. GABRYŚIAK

Dużo było modeli samochodów wykonanych z kartonu
Fot. S. SMOLIS



Samolot wywiadowczy LVG C-VI

Niemiecka firma LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft) wypuściła w początkach 1918 r. pierwsze egzemplarze samolotu oznaczonego C-VI. Konstruktorem był inż. R. Sabersky. Samoloty te w dużych ilościach (wyprodukowano łącznie ponad 1000 egz.) wzięły udział w działaniach bojowych pod koniec pierwszej wojny światowej.

W 1918 r. tworzące się w niepodległej Polsce lotnictwo wojskowe przejęło na lotniskach w Kongresówce i Małopolsce, a w 1919 r. w Wielkopolsce, sporą ilość samolotów różnych typów, w tym kilka samolotów LVG C-VI. W sumie było w polskim lotnictwie 11 maszyn tego typu. Służyły one bojowo w 3, 4, 8 i 12 eskadrze wywiadowczej oraz w Szkole Obserwatorów Lotniczych

w Toruniu. Maszyny te odznaczały się dobrymi własnościami lotnymi i były lubiane przez pilotów. Kilka egzemplarzy tych maszyn użytkowano do 1923 roku.

OPIS TECHNICZNY

Samolot LVG C-VI był jednosilnikowym, dwumiejscowym dwupłatem kryte płótnem. Silnik chłodzony wodą, rzędowy 6-cylindrowy Benz Bz-IV o mocy 220 KM. Śmigło dwułopatowe drewniane.

Kadłub kryty sklejka (okaptowanie silnika — blacha), płaty i usterzenie kryte płótnem. Silnik chłodzony wodą, rzędowy 6-cylindrowy Benz Bz-IV o mocy 220 KM. Śmigło dwułopatowe drewniane.

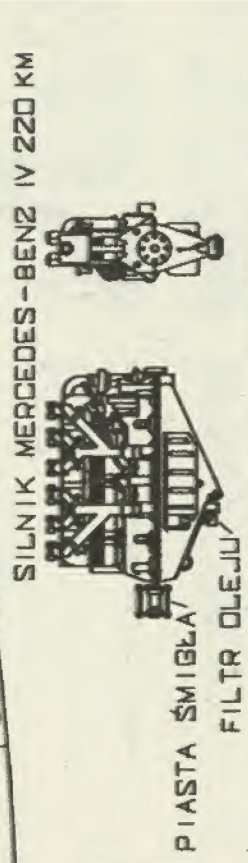
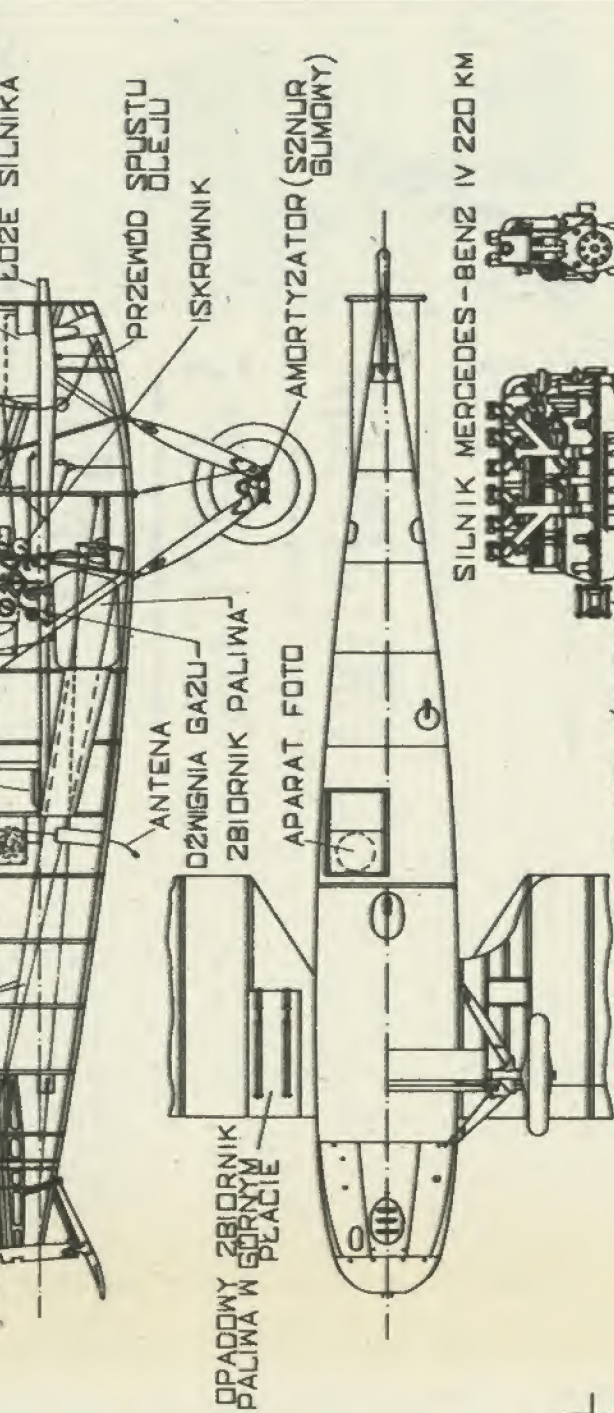
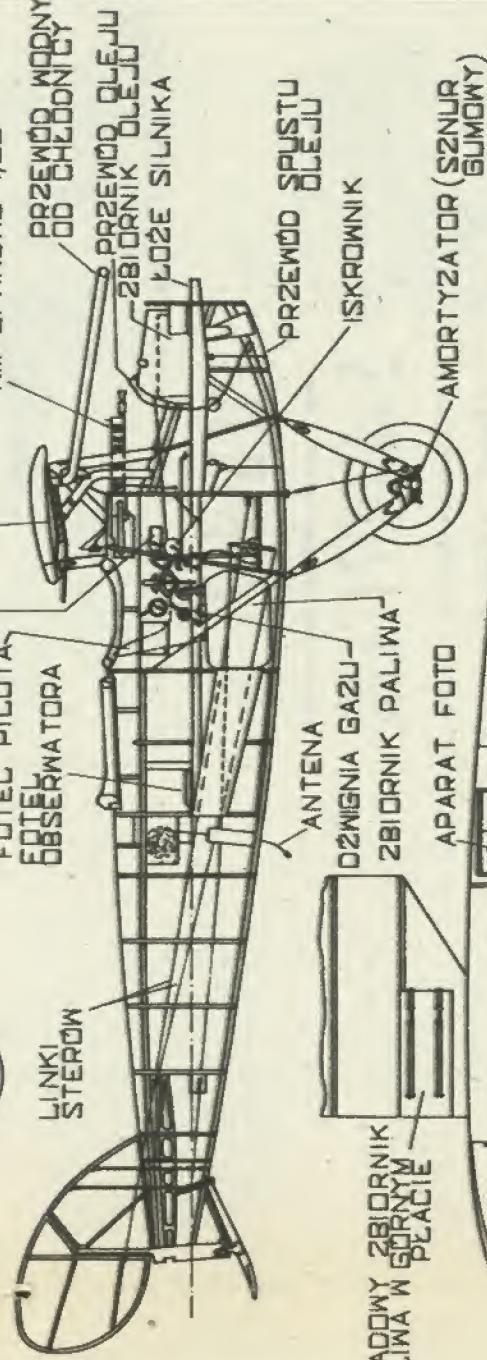
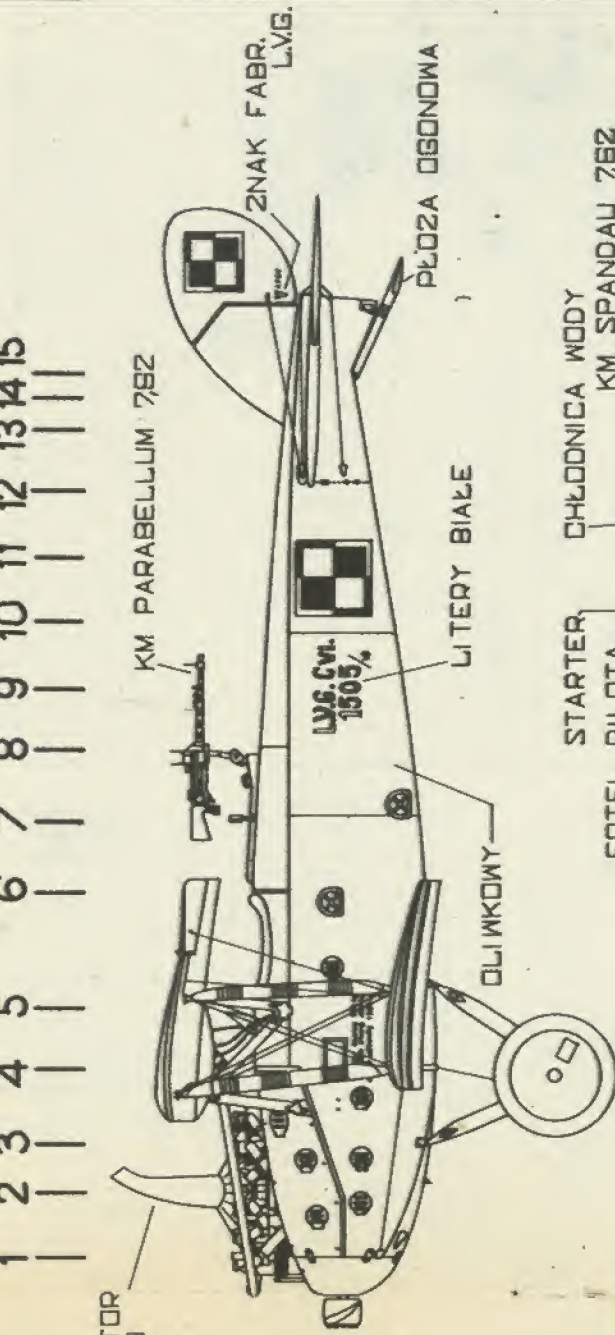
Uzbrojenie: nieruchomy km Spandau kal. 7,62 zabudowany na kadłubie i ruchomy km Parabellum o kal. 7,62 mm w kabine obserwatora. Samolot mógł zabrać 120 kg bomb.

Samoloty LVG C-VI nosiły standardowy kamuflaż w łaty szare i brązowe. Egzemplarze remontowane w Polsce były przemalowywane na oliwkowo. Szachownice na płatach, sterze kierunku i kadłubie. Numery fabryczne — czarne.

Dane techniczne: rozpiętość — 13,0 m, długość — 7,45 m, wysokość — 2,8 m, powierzchnia nośna — 34,5 m², ciężar własny — 950 kg, ciężar w locie — 1300 kg, prędkość maksymalna — 170 km/h, prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, wznoszenie — 4,8 m/s², pułap — 6000 m, zasięg — 500 km.

oprac. WIESŁAW BĄCZKOWSKI

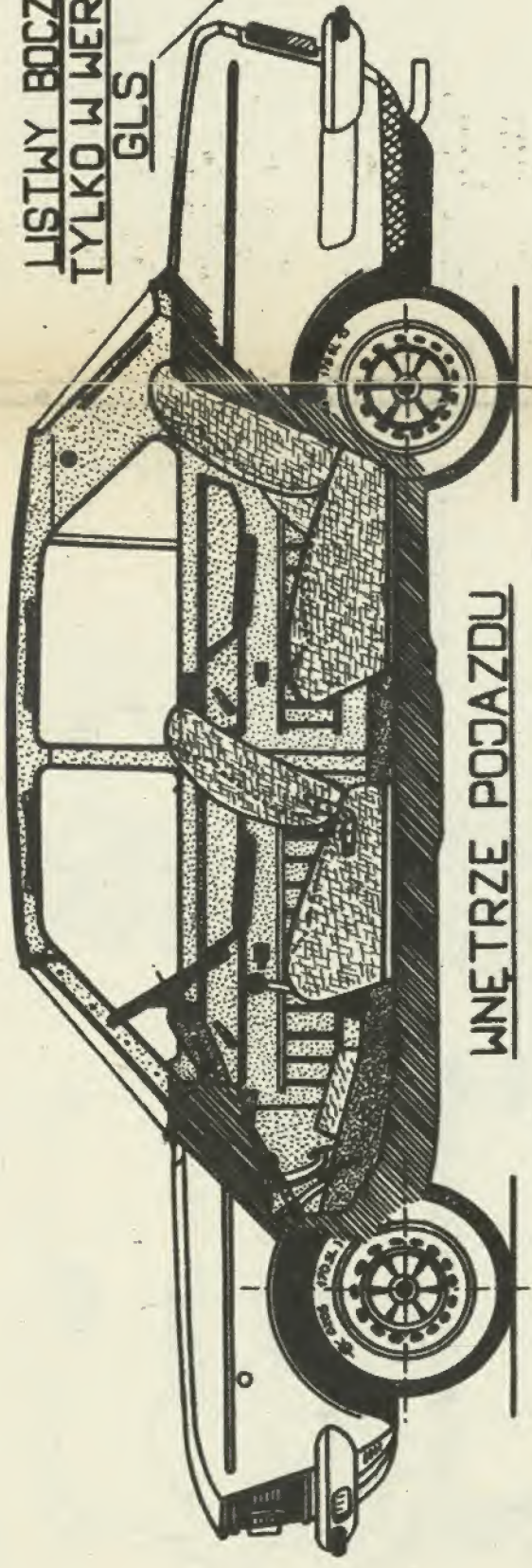
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15



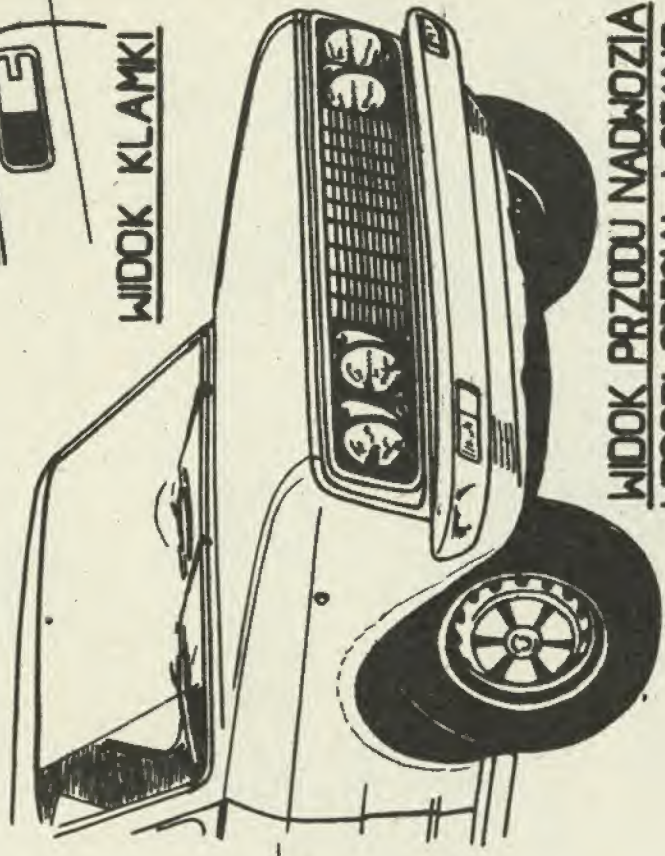
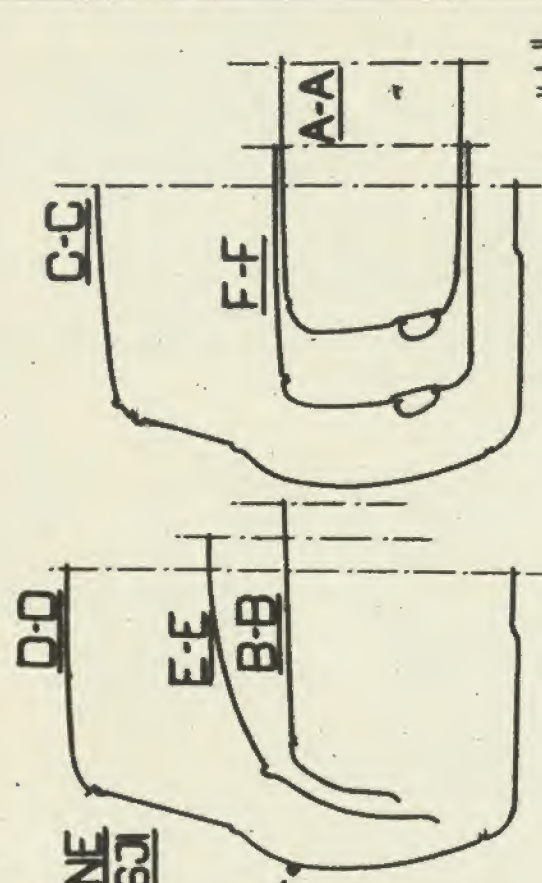
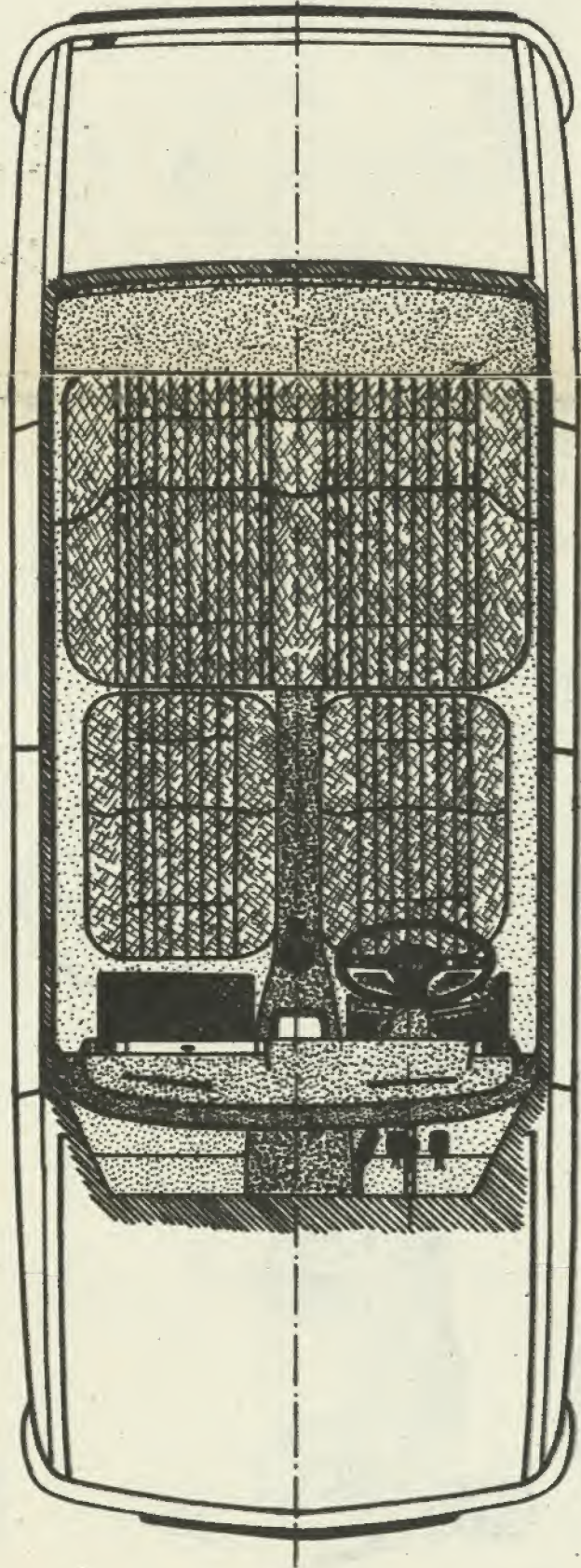
PLAT GORNY

**SAMOLOT
WYWIADOWCZY
L.V.G. C.VI**

OPRACOWAL	W BACZKOWSKI	NR. RYS.	11
KREŚLIŁ	— " —	NR. ARK.	1
DATA	20. 08. 1973.	PODZIAŁKA	1:50

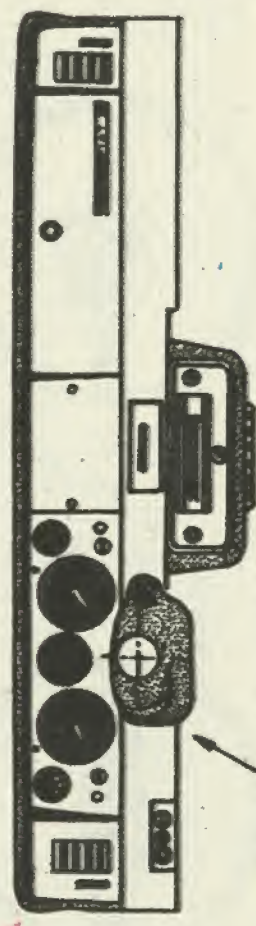


WNĘTRZE POJAZDU



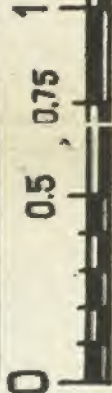
WIDOK KLAMKI

WIDOK PRZODU NADWOZIA
WERSJI SPECIAL I STAND.



DESKA CZOŁOWA
WERSJI SPECIAL
SKALA 1:10

PODZIAŁKA LINIOWA

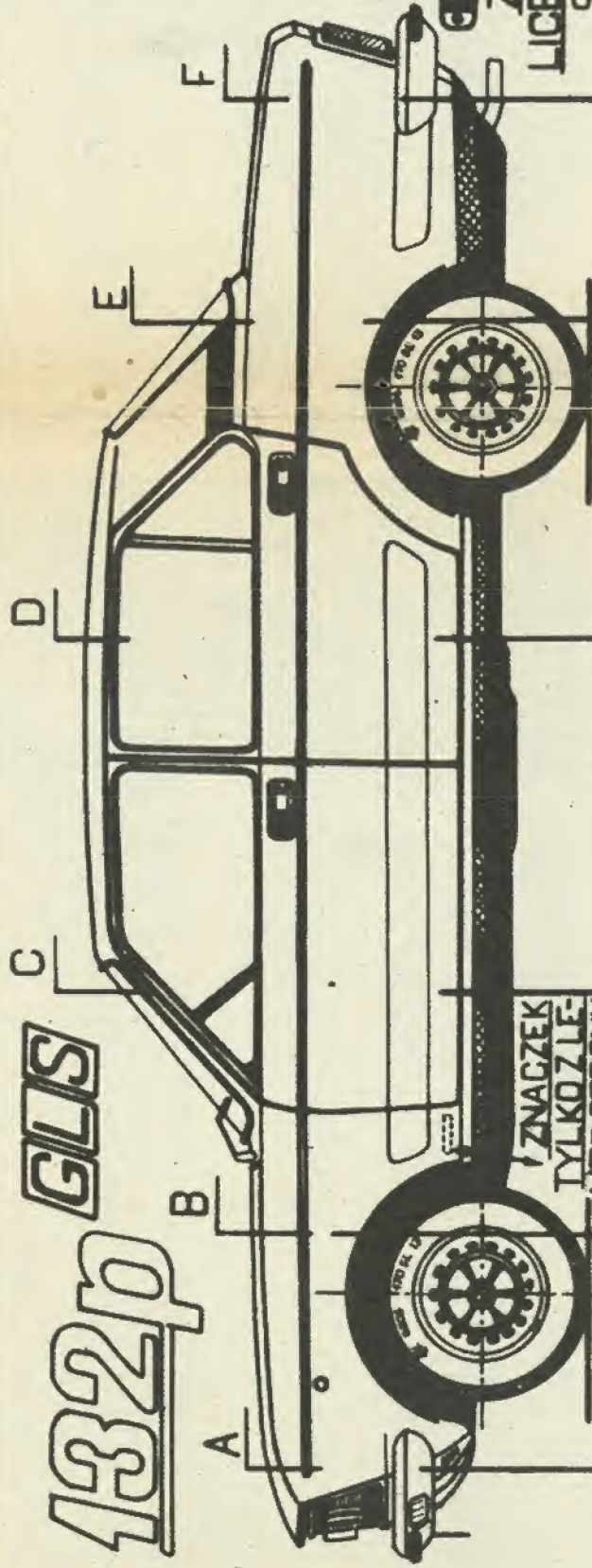


ZESTAW WSKAŹNIKÓW
WERSJI STANDARD
SKALA 1:10

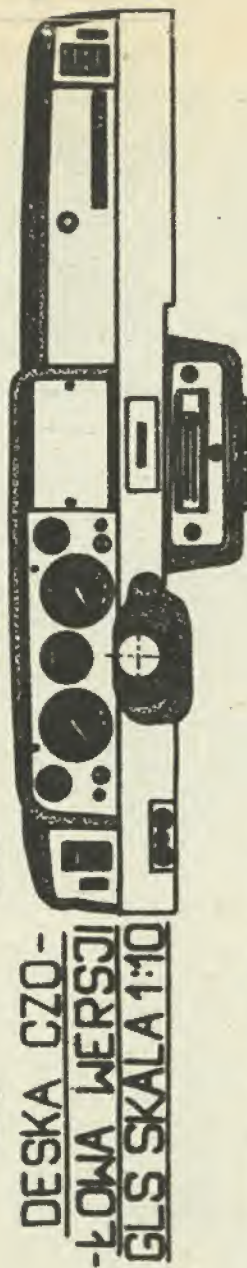
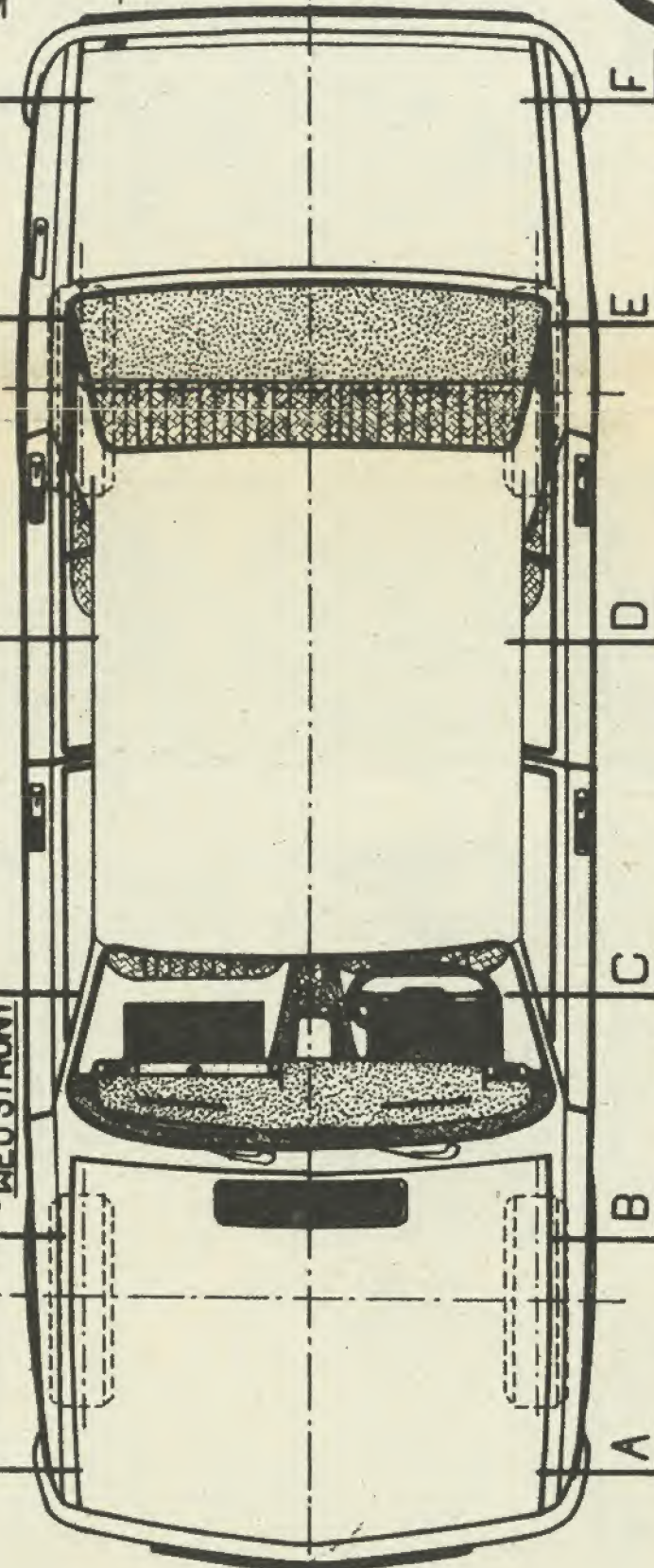


POLSKI FIAT 132 P		OPR. J. MAJEWSKI
SKALA 1:20	RZUTY WNĘTRZA I PRZEKROJE	KREŚCIŁ —" — NR. RYS. 3 NR. ARK. 3

132p GLS



ZNACZEK
TYLKÓZLE-
-WED STRONY



DESKA CZO-
-ŁOWA WERSJI
GLS SKALA 1:10

KIEROWNICA:
WERSJI GLS
SKALA 1:10

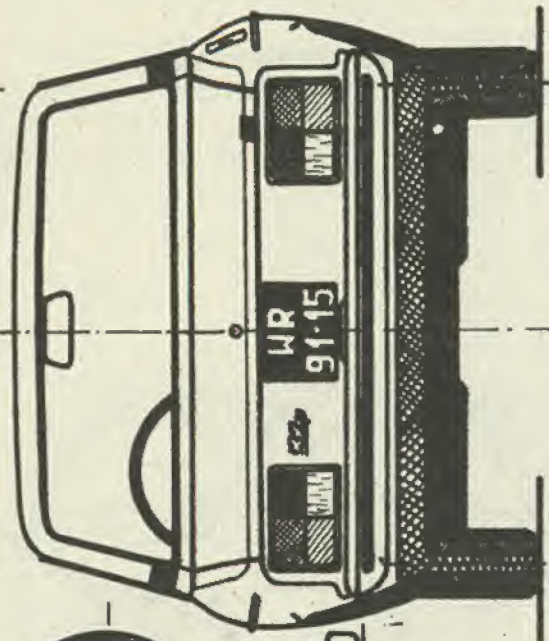
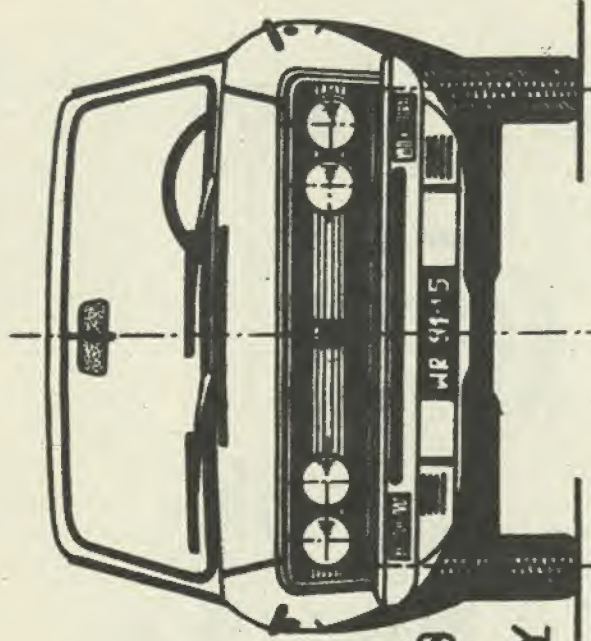


ZNAK
FIRMOWY
SKALA 1:2

ZNACZEK
LICENCJOAWCY
SKALA 1:2

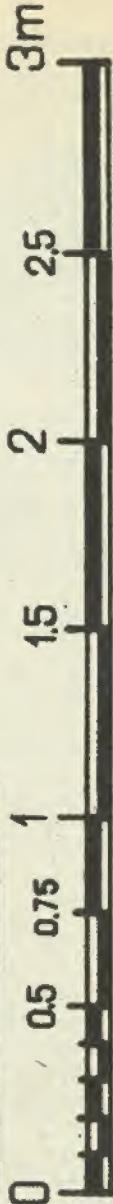


KOŁO
MODELU
STANDARD



WERSJI
SPECIAL I
STANDARD

PODZIAŁKA LINIOWA



POLSKI FIAT 132 P

SKALA
1:20

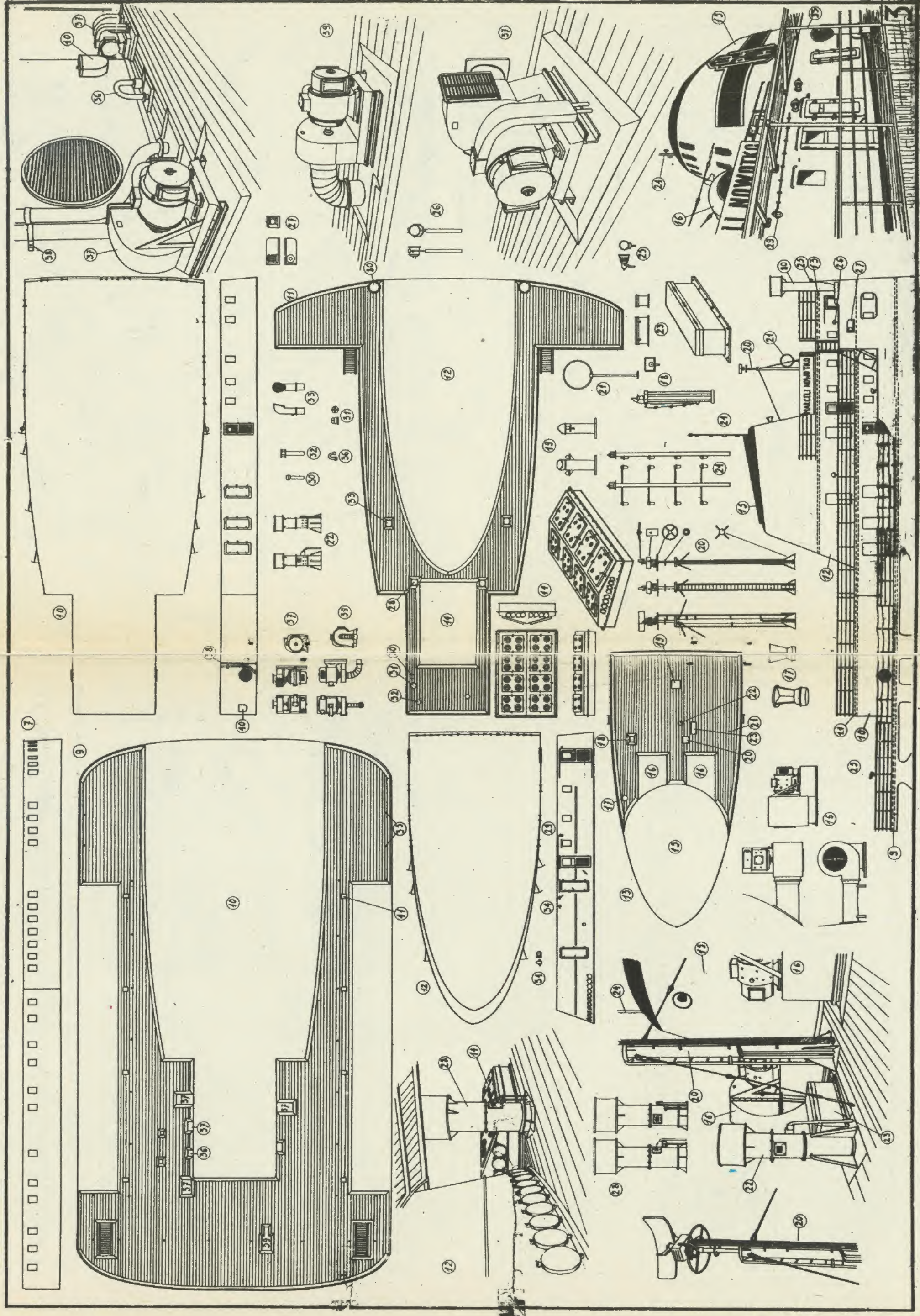
RZUTY I DETALE

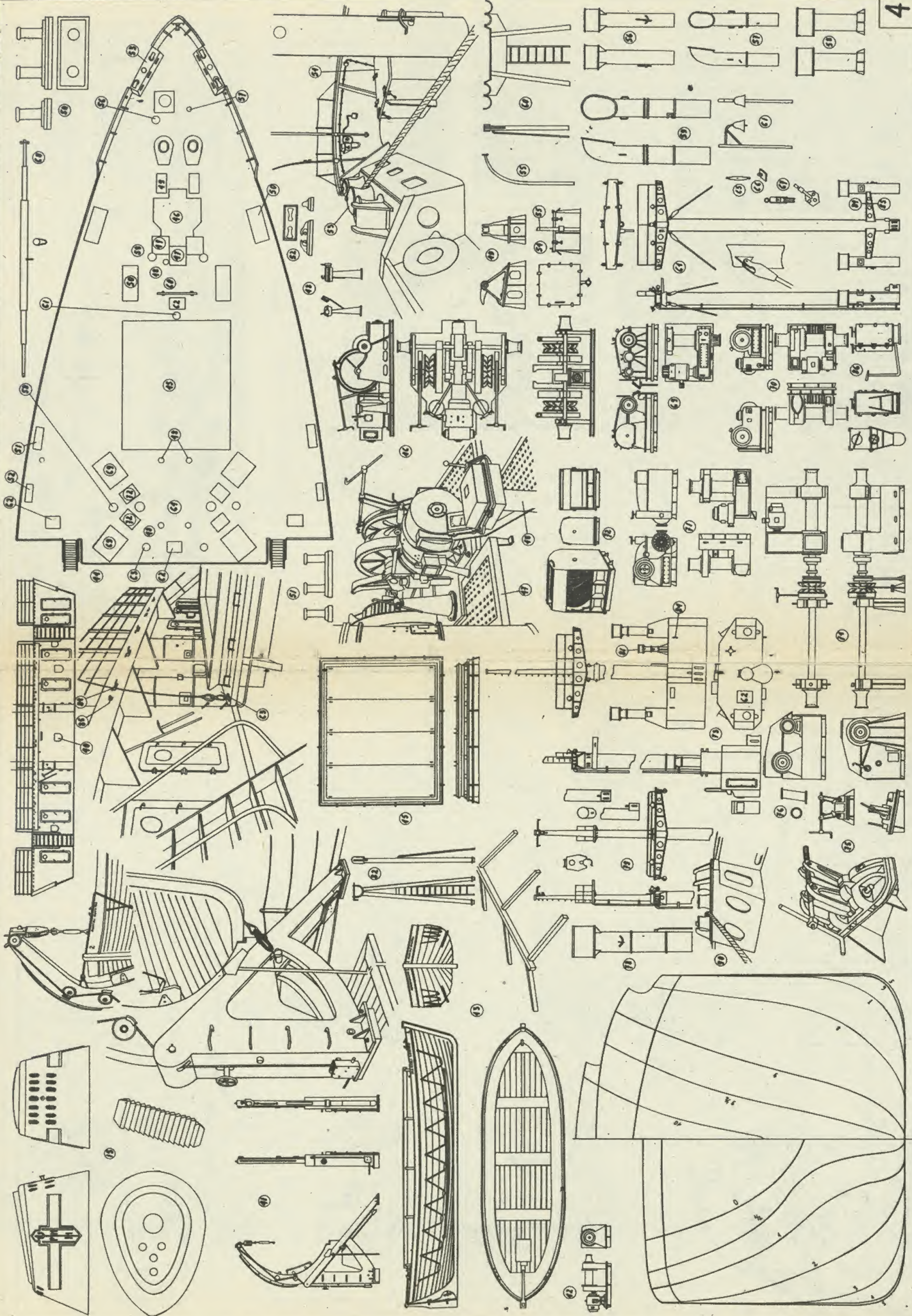
OPR. J. MACIEJEWSKI

KREŚLIC —" —

NR. RYS. 3

NR. ARK. 2





USAIR FORCE

1- 200 60 2- Skala 1:20

Skala 1:10

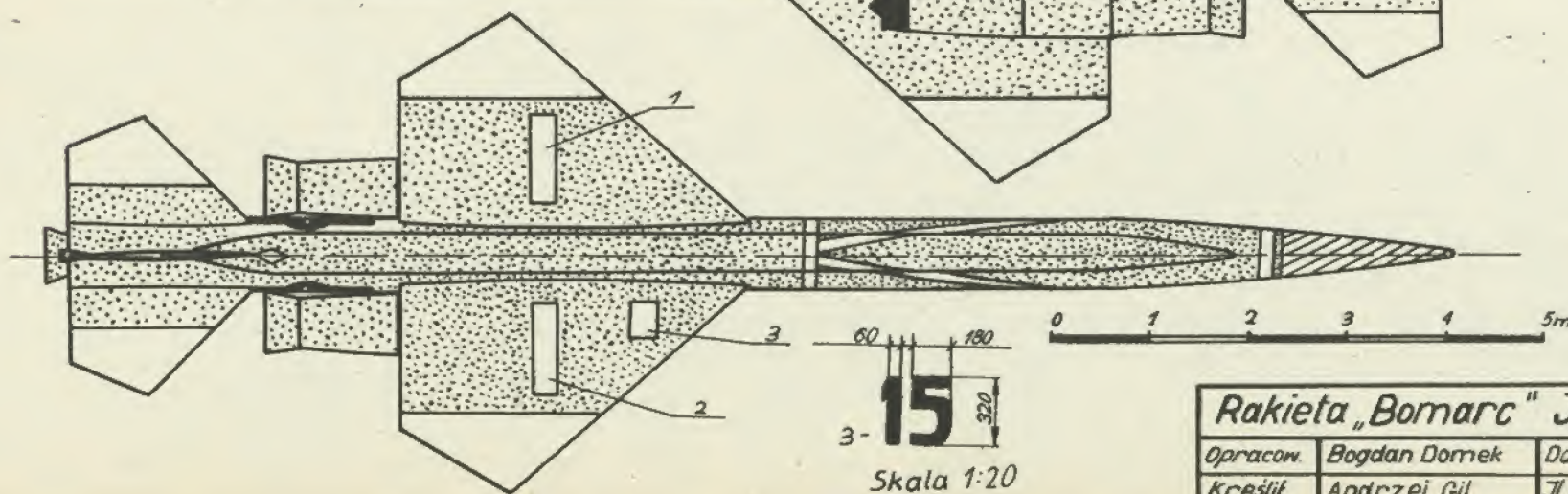
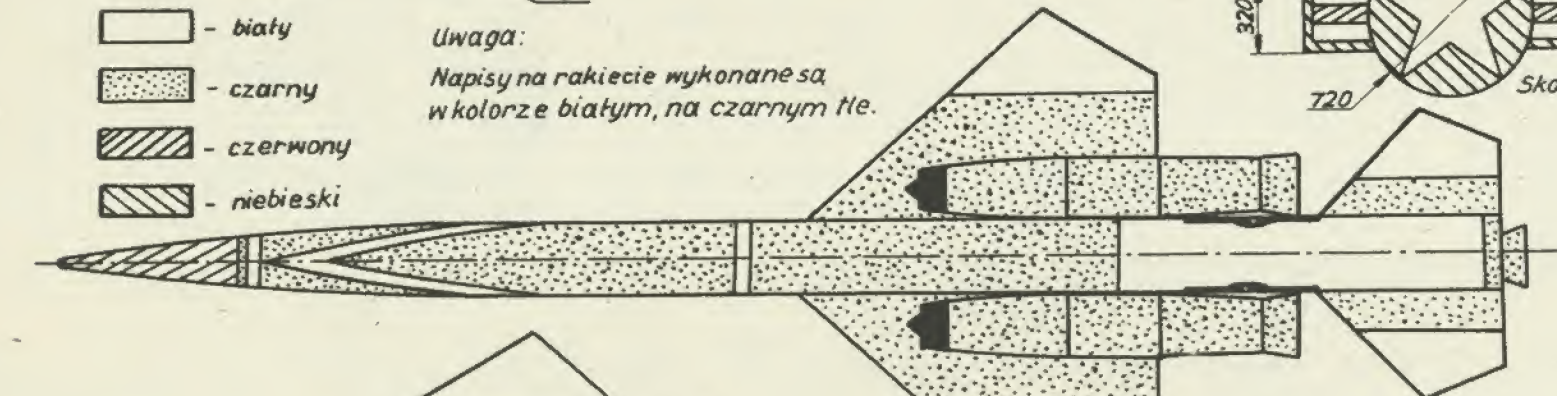
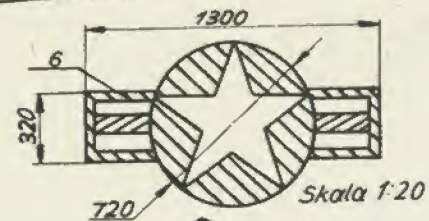
54-3079

Uwaga:
Napis 4 ma taką samą treść jak połączone napisy 1 i 2, a wykonany jest w wymiarach dwa razy mniejszych.



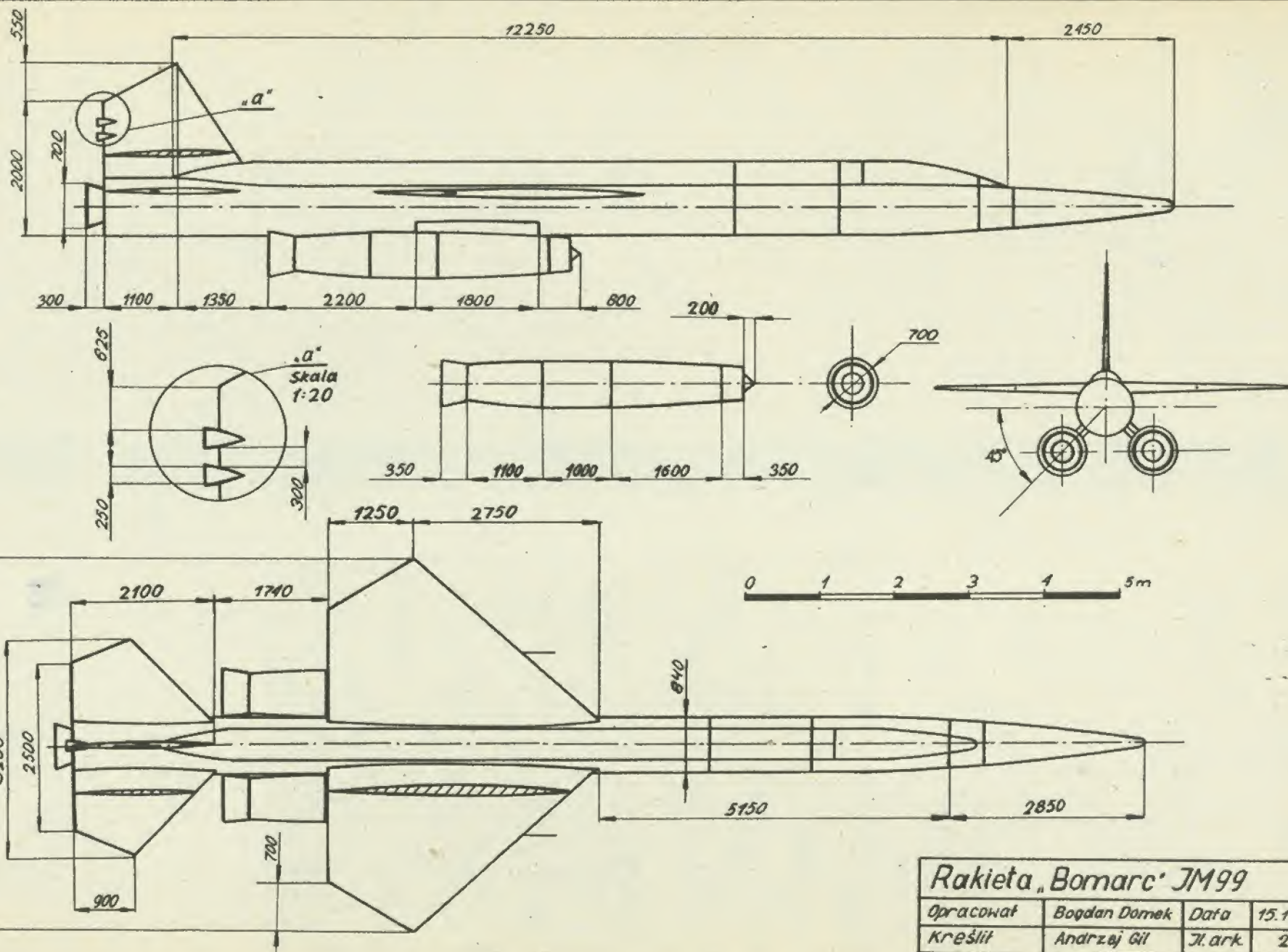
- srebrny
- biały
- czarny
- czerwony
- niebieski

Uwaga:
Napisy na rakiecie wykonane są w kolorze białym, na czarnym tle.



Rakieta „Bomarc” JM99

Opracow.	Bogdan Domek	Data	11.11.73r.
Kreślił	Andrzej Gil	Li.ark.	2.
Podz.	1:50(1:20),(1:10)	Nr.ark.	1.



Rakieta „Bomarc” JM99

Opracował	Bogdan Domek	Data	15.11.73
Kreślił	Andrzej Gil	Li.ark.	2
Podziałka	1:50(1:20)	Nr.ark.	2



2 PIERWSZE SAMODZIELNE MISTRZOSTWA FSR



1. Marek Wójcik przygotowuje model do startu
2. Trzej najlepsi zawodnicy: od lewej: Marek Michalski z Warszawy, Waldemar Brzezik (junior) i Ryszard Sztelle z Poznania
3. Na starcie Waldemar Brzezik (junior) Warszawa St.
4. Model Waldemara Brzezika widziany z góry
5. Model Marka Michalskiego z Warszawy

W dniach 28-29 września 1974 r. odbyły się w Warszawie mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie sterowanych w klasie FSR, tj. wyścigu zespołowego. Przybyło na nie 24 zawodników z 9 województw. W tej najbardziej atrakcyjnej pod względem widowiskowym imprezie zabrakło przedstawicieli aż z połowy województw. Dlaczego w takim razie wszyscy ubiegają się o aparaty proporcjonalne, jeżeli nie są one wykorzystywane na imprezach centralnych. Trudno się bowiem tłumaczyć, że budowa modelu do FSR wymaga aż tak wielkiego nakładu pracy.

Zawodnicy startowali po czterech w każdej grupie. Zwycięzał ten, kto wykonał największą liczbę okrążeń wokół trasy długości około 200 m, ustawionej w kształcie litery M. Bezkonkurencyjnym okazał się Marek Michalski z Warszawy, którego model wykonał aż 54 okrążenia w ciągu wyznaczonego limitu czasu, tj. 30 min. Drugim był Waldemar Brzezik, również z Warszawy, legitymujący się 43 okrążeniami, a trzecim Ryszard Sztelle z Poznania z ilością 40 okrążeń.

W rozegranym dodatkowo biegu pocieszenia najlepszym okazał się Stanisław Cichon z Oświęcimia, mający 35 okrążeń, przed Andrzejem Jachimkiem, również z Oświęcimia, którego model wykonał 31 okrążeń i Józefem Bańborem z woj. katowickiego z 23 okrążeniami.

Po zakończeniu oficjalnych startów najlepsi zawodnicy zmierzali się jeszcze raz w walce o puchar Prezesa Zarządu Stołecznego Ligi Obrony Kraju i Prezesa Polskiego Związku Motorowodnego. Tu także najlepszym okazał się Marek Michalski z Warszawy wykonując 20 okrążeń trasy w 9,5 min. Drugie miejsce i puchar Prezesa PZMW przypadło Wawrzyńcowi Jaszczakowi z Łodzi, a trzecie Markowi Wójcikowi z Warszawy.

W punktacji zespołowej kolejność miejsc była następująca:

1. Warszawa Stoł.	łącznie 129 okrążeń
2. Poznań	„ 57 „
3. Łódź	„ 39 „
4. Katowice	„ 39 „
5. Kraków	„ 36 „
6. Bydgoszcz	„ 18 „
7. Gdańsk	„ 8 „

Natomiast przedstawiciele Szczecina i Warszawy woj. nie zaliczyli ani jednego okrążenia.

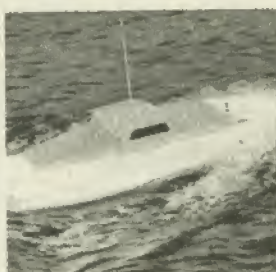
Zawody odbyły się przy pięknej pogodzie, na wspaniałym akwenie Parku Szcześliwickiego, przy dużej frekwencji publiczności i na pewno długo pozostaną w pamięci uczestników imprezy, podobnie jak i wzorowa organizacja zapewniona przez Zarząd Stołeczny LOK.

J. M.

5



XXI Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas F1



Fot. L. Dobosz, J. Ziolkowski, J. Marczak

Model Marka Wójcika z Warszawy, zdobywcy trzeciego miejsca w klasie F1V15



Ostatnim akordem sportowego sezonu modelarskiego były XXI mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas F1, które odbyły się w Krakowie — Nowej Hucie w dniach 12—13 października 1974 r. Na starcie stanęła rekordowa ilość zawodników, bo aż 73 z 92 modelami.

Kierownictwo zawodów w osobach: A. Deręgowskiego, A. Muszyńskiego i M. Sosina oraz komisja sędziowska w składzie: W. Janowski, M. Stys, M. Mamcarz i R. Węgrzyn w pełni wywiązały się ze swych trudnych obowiązków.

Szkoda, że nie odbyła się druga kolejka startów w klasie F1V2,5, głównie ze względu na ulewny deszcz i brak czasu. Czy rzeczywiście musiało zabraknąć tych paru godzin? Jeśli zważyć, że aż 30 modeli (1/3 startujących) nie zaliczyło żadnego wyniku, to odliczając pechowców, mogło być na tych mistrzostwach co najmniej o 20 modeli mniej. Dwaście modeli to jest ok. 3 godzin trwania zawodów! Tych 3 godzin zabrakło.

Druga niepokojąca sprawa, to sprawa poziomu mistrzostw. Uzyskane wyniki wskazywały na słaby poziom imprezy. W niektórych klasach różnica wyniku między pierwszym a ostatnim była aż 5—7-krotna! Zdaniem niektórych impreza bardziej przypominała ogólnopolski trening niż mistrzostwa Polski. Chyba mieli rację.

Czy tak musiało być? Na pewno nie. Istnieją przecież i obowiązują normy na klasy sportowe. Tylko wydaje się, że nie-

którzy wysyłający zawodników na mistrzostwa, delikatnie mówiąc, zapomnieli o tym. Chyba będzie trzeba to przypomnieć. Być może w drastycznej formie — nie dopuszczając zawodnika do startu. W ten czy inny sposób sprawa musi być rozwiązana tak, aby nie powtórzyła się sytuacja, jaka miała miejsce w Nowej Hucie i chyba nie tylko. O ile mi wiadomo, podobnie było w Kamiennej Górze na mistrzostwach Polski w klasie E i F2 oraz w Warszawie na mistrzostwach Polski w klasie FSR.

Oczywiście, oprócz zjawisk, które nie powinny się powtórzyć, miały miejsce na tych mistrzostwach wydarzenia, które oby powtarzały się jak najczęściej. Pierwsze to uroczyste i oficjalne wręczenie Jerzemu Przybyszowi z Poznania srebrnego medalu GKKFiT „Za wybitne osiągnięcia sportowe”. Medal ten przyznał mu Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki za wielokrotne zdobycie tytułu mistrza Polski i zdobycie w roku 1974 tytułu mistrza Europy w klasie F5X. Drugie, to ustanowienie nowych rekordów Polski przez Aleksandra Rawskiego z Warszawy w klasie F1E1 wynikiem 28,0 s., Krzysztofa Wiśniewskiego ze Szczecina w klasie F1E500 wynikiem 32,8 s., Stanisława Cichonia z Krakowa w klasie F1V3 wynikiem 30,5 s. i Marka Michalskiego z Warszawy w klasie F1V15 wynikiem 20,4 s.

W walce o tradycyjny już „Puchar Wawelu” zwyciężyła ekipa Krakowa zdobywając 3336 pkt., przed Warszawą — 3074 pkt. i Poznaniem — 2995 pkt.

A oto wyniki uzyskane w poszczególnych klasach:

F1E1		
1. A. Rawski	Warszawa St.	28,0 s
2. J. Łukaszuk	Lublin	34,0 s
3. J. Kompf	Poznań	41,0 s
Startowało 18 zawodników		
F1E500		
1. K. Wiśniewski	Szczecin	32,8 s
2. G. Suwalski	Gdańsk	37,0 s
3. B. Kozik	Kraków	40,0 s
Startowało 20 zawodników		
F1V2,5		
1. L. Kosmala	Poznań	36,0 s
2. M. Łoza	Lublin	56,0 s
3. St. Radwan	Kraków	64,0 s
Startowało 13 zawodników		
F1V2,5s		
1. I. Lech	Wrocław	60,0 s
2. A. Tarchała	Kraków	63,0 s
3. J. Naskręcki	Poznań	72,0 s
Startowało 18 zawodników		
F1V3		
1. St. Cichon	Kraków	30,5 s
2. J. Bańbor	Katowice	30,8 s
3. J. Cichon	Kraków	34,0 s
Startowało 11 zawodników		
F1V15		
1. M. Michalski	Warszawa St.	20,4 s
2. A. Rawski	Warszawa St.	21,2 s
3. M. Wójcik	Warszawa St.	21,4 s
Startowało 12 zawodników		

I. SCHNITTER

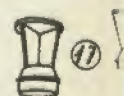
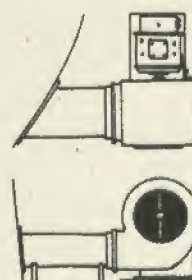
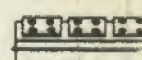
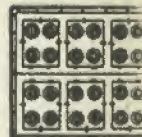
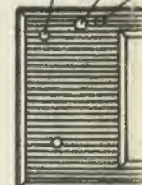
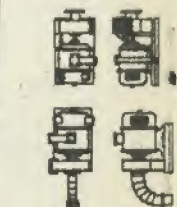
NOWE REKORDY NAWIGA WG STANU NA 19.IX.1974

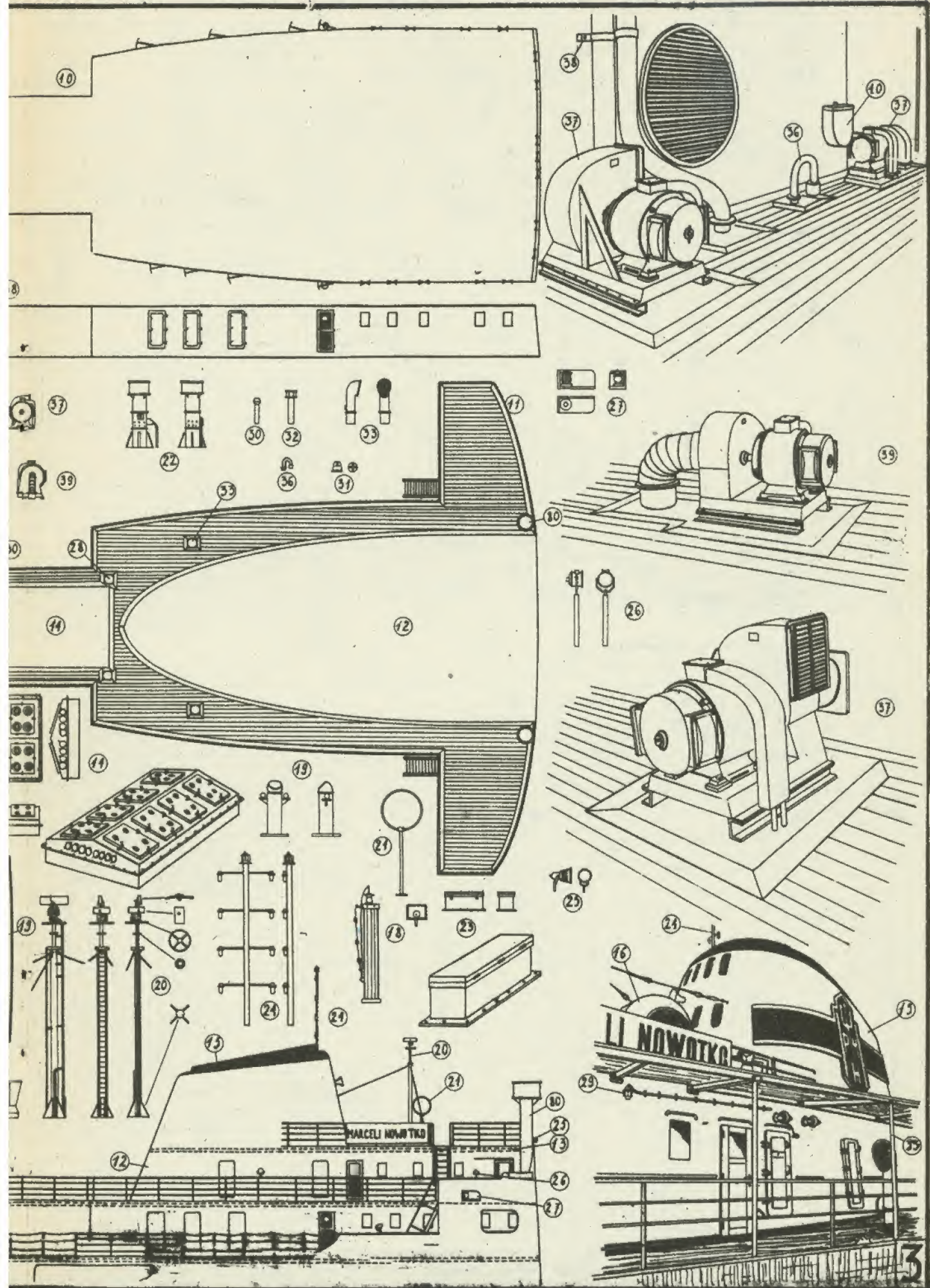
Klasa	Imię i nazwisko zawodnika	Państwo	Miejsce ustanowienia rekordu	Data	Wynik
JUNIORZY					
E1-1 kg	Berni Ricke	NRD	Czeskie Budziejowice	6.8.1973	94,8 s
F1-V2,5	Lars Schmiedel	Szwecja	Vaxjo	2.6.1974	26,3 s
B1	Necas Radomir	CSRS	Szombathely	11.8.1974	211,767 km/h
F3-E	Dietmar Pech	RFN	Jevany	1.6.1974	37,0 s
SENIORZY					
A1	Reiner Halm	RFN	Mediolan	10.6.1973	165,31 km/h
A2	Georgi Mirow	Bulgaria	Czeskie Budziejowice	7.8.7319	157,895 km/h
A3	Wincenzelaw Marinow	Bulgaria	" "	8.8.1973	173,077 km/h
B1	Jean Marie Piednoir	Francja	" "	6.8.1973	211,767 km/h
F1-1 kg	Rodney Burman	Anglia	" "	6.8.1973	26,8 s
F1-E500	Herbert Hofmann	NRD	" "	9.8.1973	21,9 s
F1-V2,5	Tomas Olson	Szwecja	" "	9.8.1973	18,8 s
F1-V3	Peter Billes	Austria	Brunn	2.6.1973	19,6 s
F1-V15	Gieorgi Merlotti	Włochy	Czeskie Budziejowice	9.8.1973	15,1 s
F3-E	Herbert Hofmann	NRD	Kapuvár	18.8.1974	142,8 pkt. 35,4 s
F3-V	Josef Abraham	Węgry	Kapuvár	18.8.1974	143,6 pkt. 31,7 s

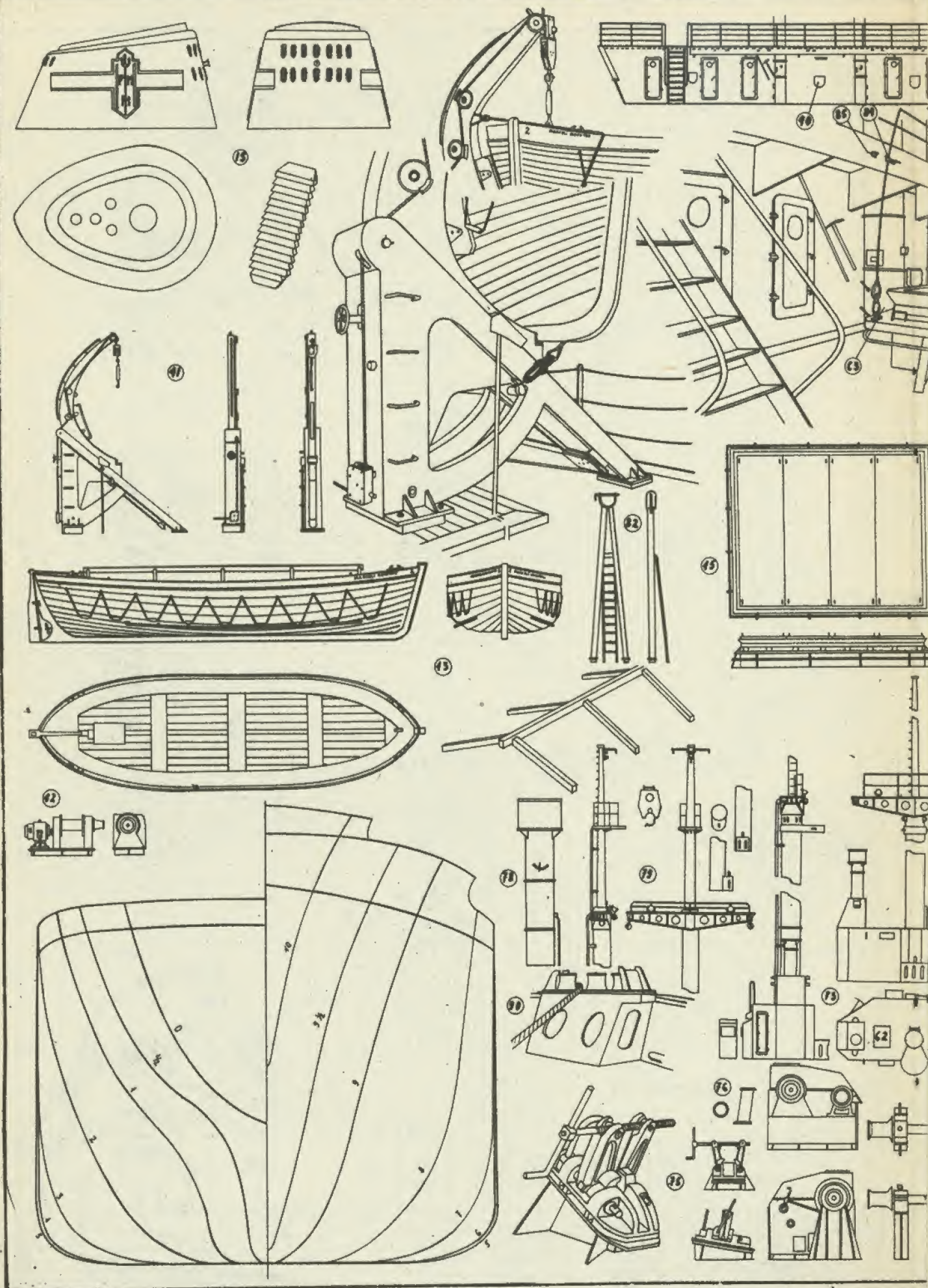
POLONICA

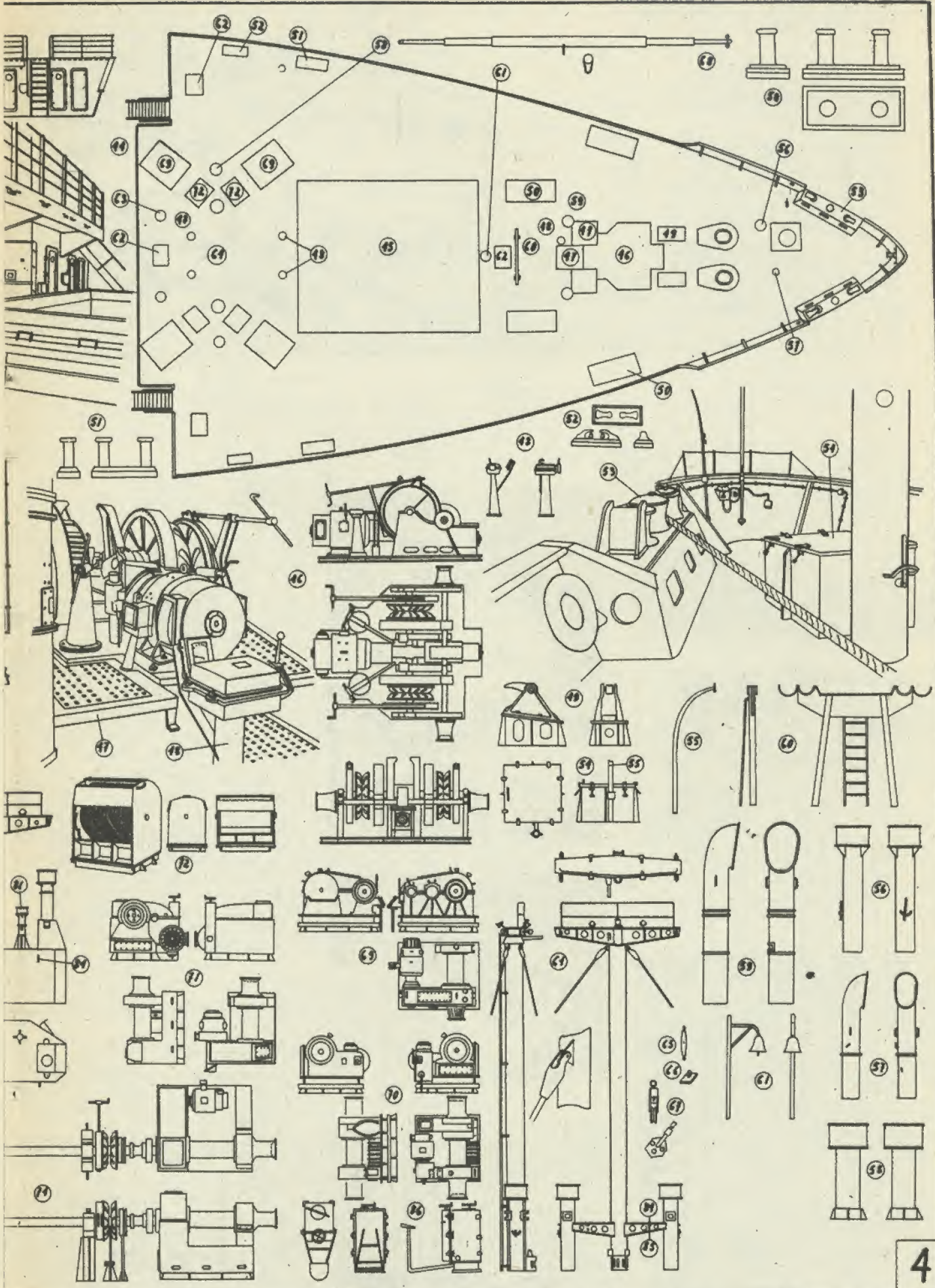
Wydawany w ZSRR w olbrzymim nakładzie 400 000 egz. miesięcznik MODELIST-KONSTRUKTOR zamieścił w nr. 3/1974 plan i zdjęcie naszego samolotu PZL-105 WILGA-35, poświęcając temu tematowi aż 5 stron.

Miesięcznik lotniczy NRD FLIEGER REVUE zamieścił na okładce nr 8/1974 katastroficowy kolorowy rysunek kabiny polskiego szybowca SZD-9 BOCIAN wraz z opisem wyposażenia. Jest to cenny materiał dla budujących wierne kopie modeli szybowców.











WYSTAWA „KONSTRUKCJE XXX-LECIA”



2



3



4



5

Z inicjatywy Dzielniczego Donu Kultury Wrocław-Sródmieście oraz przy pomocy ZW LOK i Kuratorium Okręgu Szkolnego we Wrocławiu została zorganizowana w październiku br. wystawa zatytułowana „Konstrukcje XXX-lecia”.

W olbrzymiej sali widowiskowej DDK we Wrocławiu, przy ul. Koszyńców Gdynskich 59, zgromadzono mnóstwo przeróżnych modeli: samochodów, samolotów, statków, budowli, jachtów itp. jednostek skonstruowanych w minionym 30-leciu przez polskich inżynierów i wykonanych przez polskich robotników.

Powitała nas Janina Bernard, która pełniła funkcję informatora wystawy. Według jej relacji — ruch na wystawie był ożywiony. Zwiedzała ją młodzież, dzieci, dorośli. Młodzież interesowała się najbardziej modelami samolotów i dużych statków, starsi — budowlami i samochodami. Wystawę zwiedziły też wyłeczką: studentów wrocławskich, uczniów z Naukowych Zakładów Lotniczych we Wrocławiu, turystów z NRD.

Przeglądając księgi pamiątkowe znaleźliśmy w nich uwagi świadczące o tym, iż wystawa podobiała się zwiedzającym, którzy chwalili inicjatywę, estetyczne wykonanie modeli i urządzenie ekspozycji. Za to należą się słowa uznania bezpośrednim wykonawcom wystawy Bogusławowi Bernardowi, Marianowi Radeckiemu i Ryszardowi Szererowi. Dzięki nim wystawę możemy uznać za udaną i bardzo pożyteczną.

S. SMOLIS

1. Modele te są dziełem Tadeusza Sawy z Wrocławia

2. Pięknie prezentował się model samochodu Jelcz kontenerowiec

3. Na wystawie eksponowane były też makiety budowli

4. Współinicjator wystawy Bogusław Bernard z modelem samolotu „Iskra”

5. Marian Bancklun z Wrocławia wykonał model trawlera rybackiego

6. Ryszard Szerer z modelem polskiego szybowca „Jastrząb”

7. Model samochodu-wywrotki interesował szczególnie młodzież

Fot. S. Smolis

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

Ważna wiadomość dla modelarzy okrętowych. Prezydium NAVIGA ponownie rozpatrywało sprawę przywrócenia klasy F2-C (tj. modeli redukcyjnych pływających, statków i okrętów zdalnie sterowanych falami radiowymi) o długości od 1500 do 2500 mm. W umotywowaniu wymienia się, że modele o długości powyżej 1500 mm, wymagające największego wkładu pracy, nie miały równych szans startując z modelami mniejszymi, które są zwrotniejsze i łatwiejsze do kierowania.

Najwięcej miejsca mistrzostwom świata modeli latających na uwiezi, RC i mikromodeli FAI-7s poświęcił brytyjski miesięcznik AERO MODELLER. W nr 10/1974 przeznaczył na ten cel aż 8 stron, na których, oprócz tekstu i tabel, zamieścił łącznie 47 zdjęć. Na wielu z nich przedstawiono członków polskiej ekipy lub ich modele.

W radzieckim miesięczniku MODELIST-KONSTRUKTOR nr 4/1974 opublikowano plany modelarskie największego statku świata z urządzeniami do obserwacji ruchu pojazdów międzyplanetarnych oraz łączności z satelitami. Statek nosi nazwisko zdobywcy kosmosu: KOSMONAUT JURIJ GAGARIN.

Inż. Leonid Aldosin z Kazachskiego Instytutu Lotniczego — ZSRR, ustanowił w bieżącym roku nowy światowy rekord. Jego radiem sterowany szybowiec pokonał odległość 503 km, która jest lepsza o 45 km od dotychczasowego rekordu światowego należącego do Amerykanina Marka Smitha.

Polski Fiat 132p



W nrze 6/74 „Modelarza” przedstawiliśmy plany polskiego Fiata 127p. Kontynuując ten cykl pragniemy przedstawić obecnie drugi model, którego produkcję rozpoczęto równoległe z modelem 127p, a mianowicie Polskiego Fiata 132p.

Samochód ten stanowi rozwinięcie konstrukcyjne modelu 125 (oczywiście włoskie-

go Fiata 125, a nie polskiego, gdyż oba te pojazdy różnią się w dość istotny sposób). W Fiatcie 132p stosowany jest silnik o dwóch wałkach rozrządnych w głowicy napędzanych za pomocą paska zębatego. Podparty na 5 łożyskach wał korbowy oraz wyższy stopień sprzężania umożliwiają uzyskiwanie większej mocy. Fiat 132p produkowany jest w dwóch wersjach pojemnościowych 1600 i 1800. Polski Fiat 132p ma klasyczny układ napędowy tzn. silnik z przodu, następnie 4-biegowa skrzynka przekładniowa, dwudzielny wał napędowy i tylny sztywny most zawieszony na sprężynach śrubowych i prowadzony przez drążki reakcyjne. Wyeliminowano rezory, które spotykamy w modelu 125 i 125p.

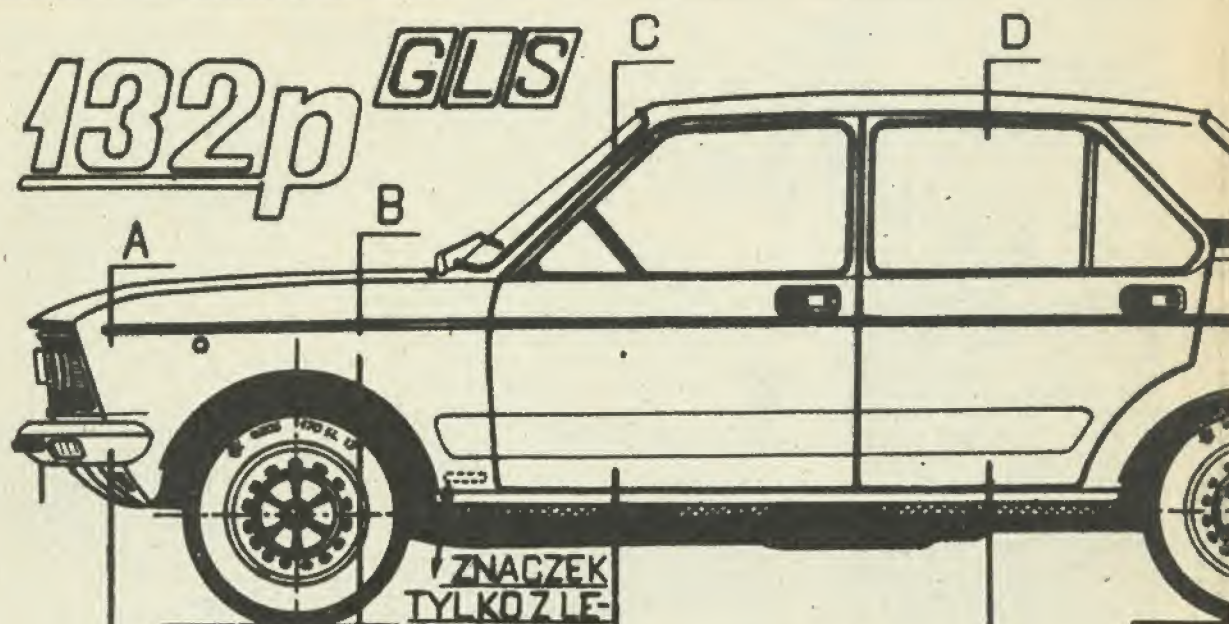
Nadwozie o gładkich szybach bocznych i wypukłych bokach, ukształtowane zostało z myślą o jak największej odporności na zderzenia. Kabina pasażerska jest bardzo sztywna, natomiast przednia i tylna część nadwozia stosunkowo łatwo odkształca się pochłaniając w ten sposób energię. Polski Fiat 132p wyposażony jest w dwuobwodowy system hamulcowy na wszystkich kołach.

Początkowo Polskie Fiaty 132p dostarczane były z silnikiem o poj. 1600 ccm. Była to wersja standard.

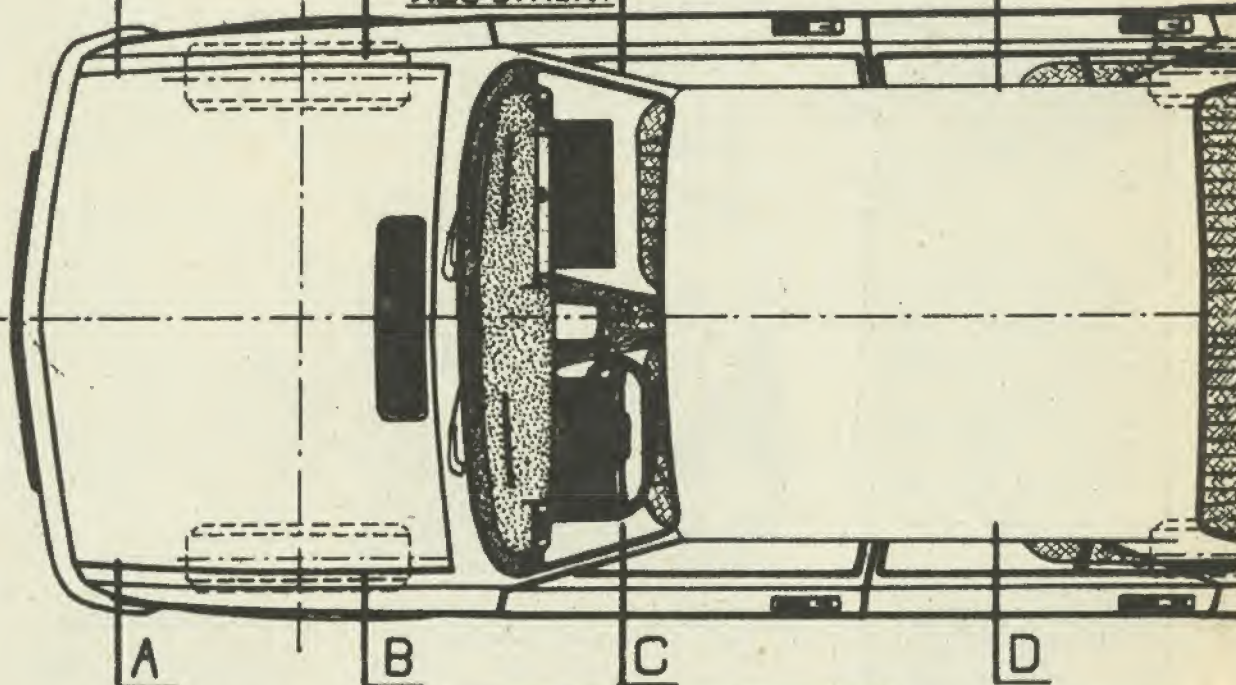
cdn.
JERZY MACIEJEWSKI



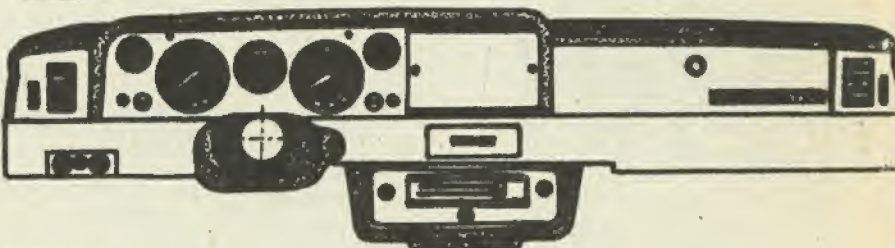
132p GLS



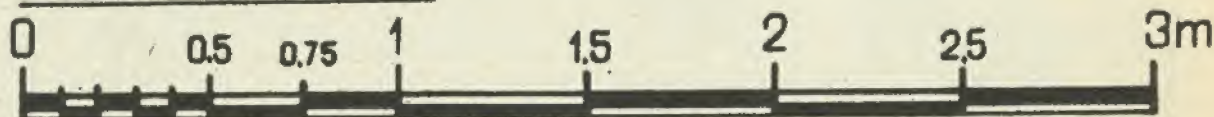
ZNACZEK
TYLKO Z LE-
WEJ STRONY

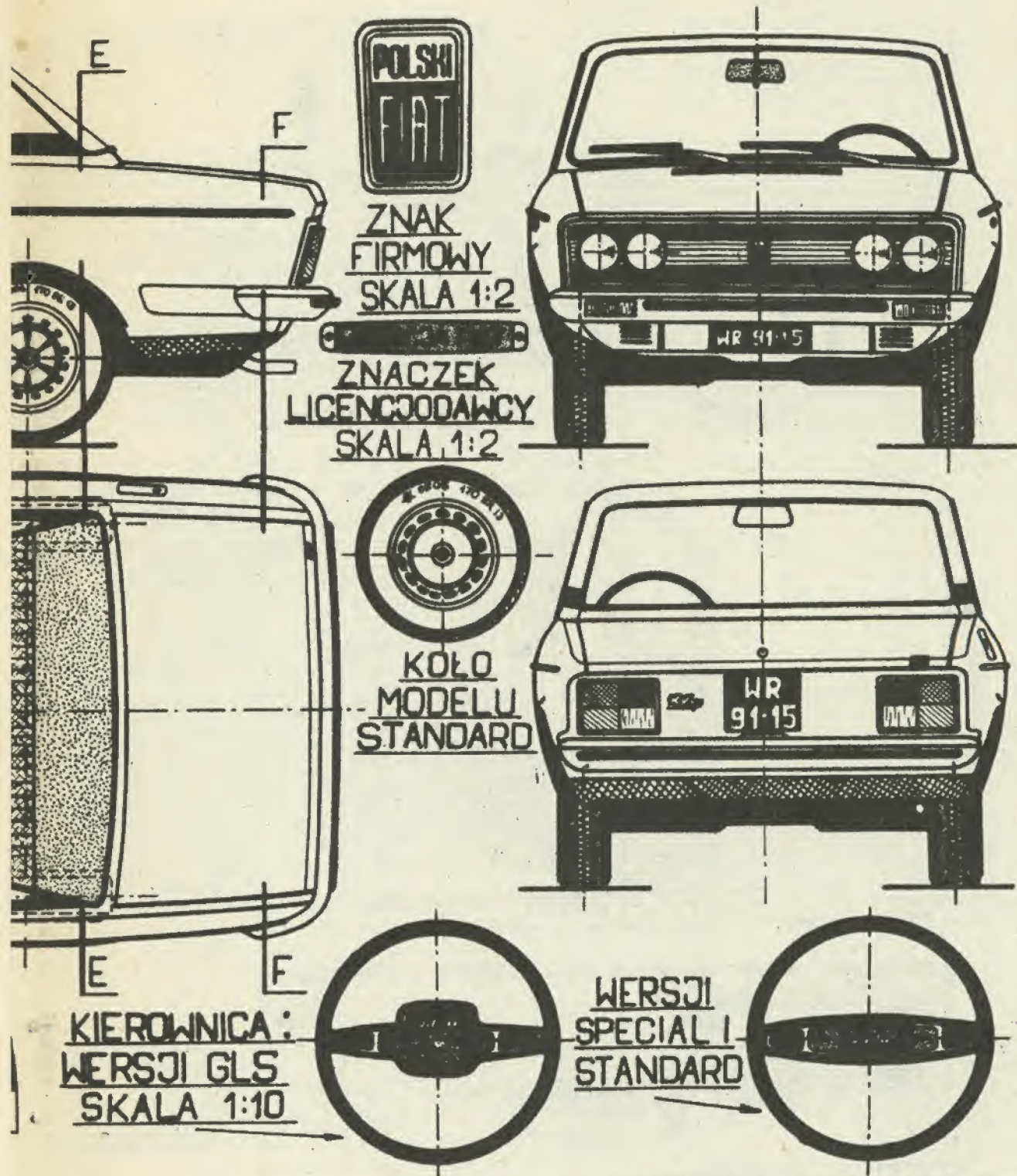


DESKA CZO-
ŁOWA WERSJI
GLS SKALA 1:10

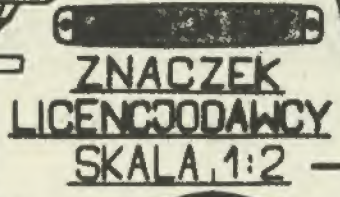


PODZIAŁKA LINIOWA

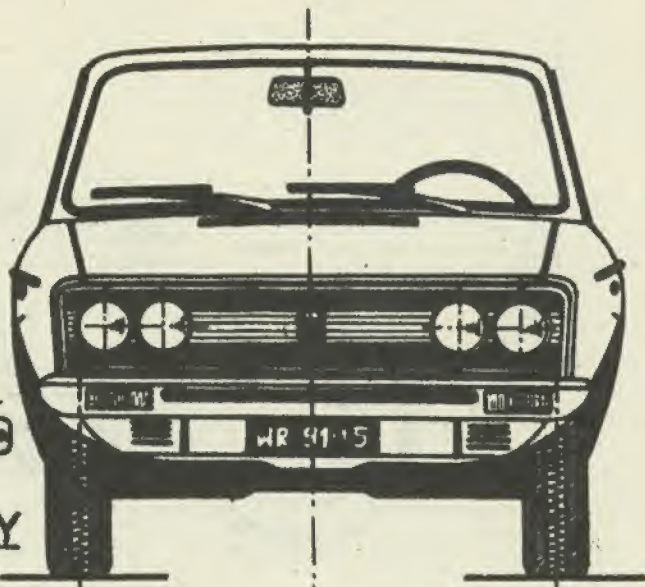




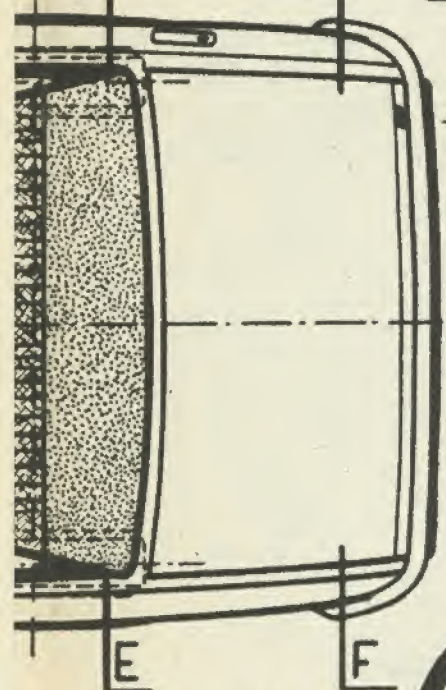
ZNAK FIRMOWY
SKALA 1:2



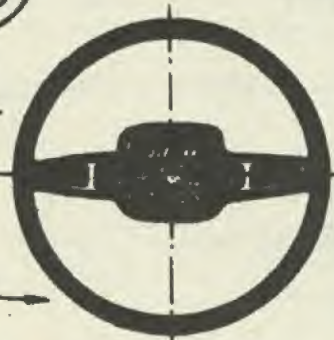
ZNACZEK LICENCJODAWCY
SKALA 1:2



KOŁO MODELU STANDARD



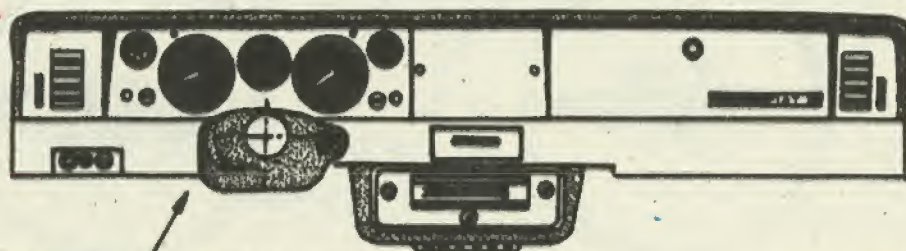
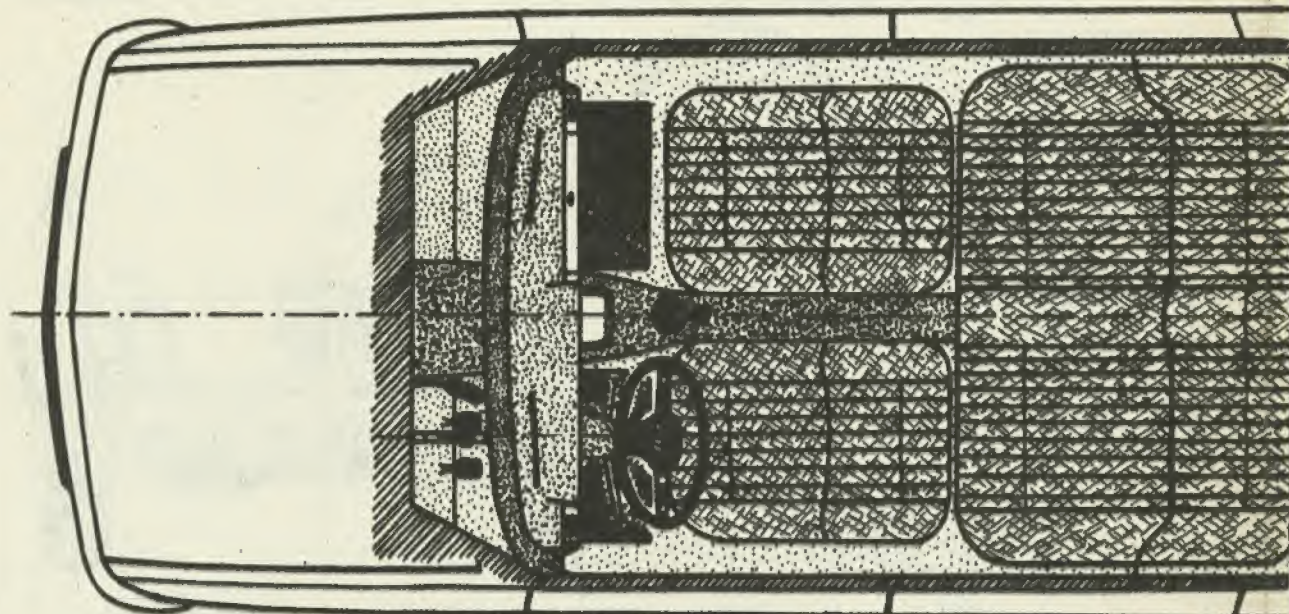
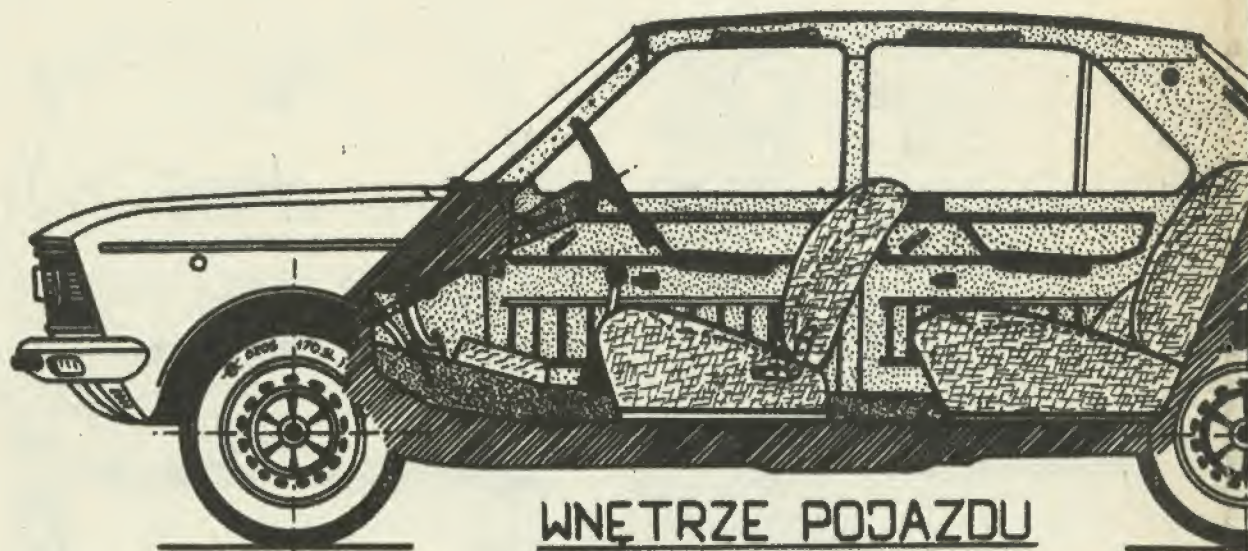
KIEROWNICA:
WERSJI GLS
SKALA 1:10



WERSJI SPECIAL I STANDARD



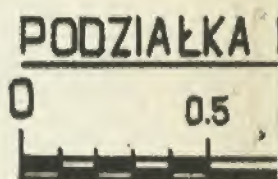
	POLSKI FIAT 132 P		OPR. J. MACIEJEWSKI	
	SKALA 1:20		KREŚLIŁ —"—"	
	RZUTY I DETALE		NR. RYS.	3
			NR. ARK.	2



DESKA CZOŁOWA
WERSJI SPECIAL
SKALA 1:10



ZESTAW WS
WERSJI S
SKALA



LISTWY BOCZNE
TYLKO W WERSJI

GLS

D-D

E-E

B-B

C-C

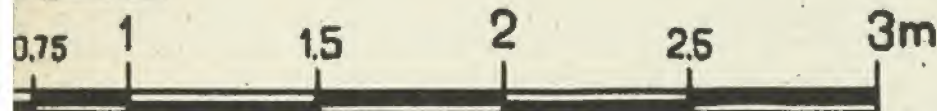
F-F

A-A

WIDOK KLAMKI

WIDOK PRZODU NADWOZIA
WERSJI SPECIAL I STAND.

LINIOWA



KAZNIKÓW
STANDARD
1:10



POLSKI FIAT 132 P

SKALA
1:20

RZUTY WNETRZA
I PRZEKROJE

OPR. J. MACIEJEWSKI

KREŚLIŁ — " —

NR. RYS. 3

NR. ARK. 3



Ludzie

modelarstwa

NAJAKTYWNIJSZY INSTRUKTOR

1974 r. —

JAN STOLAREK
(KĘDZIERZYN)

Zna go dobrze zawodnicy, którzy startowali na tegorocznych imprezach centralnych. Przekorny, ze względu na swój wybuchowy charakter nie zawsze tolerowany przez innych, a przy tym pełen zapału i ambicji. Uznany został za najaktywniejszego instruktora 1974 r.

Zarówno on sam, jak i jego wychowankowie z modelarni Zakładowego Domu Kultury CHEMIK w Kędzierzynie byli na większości mistrzostw Polski i zawodów ogólnopolskich. I to nie tylko w jednej dyscyplinie. Niektórzy zastanawiali się nawet, czy w województwie opolskim nie ma innych dobrze pracujących modelarni, że na imprezy centralne jada ciągle członkowie jednej modelarni z Kędzierzyna? Oni to zdobyli i miejsce zespołowe na centralnych zawodach modeli latających na uwięzi LOK w Skawinie, II na ogólnopolskich zawodach modeli latających LOK w Łodzi, III na ogólnopolskich zawodach modeli rakiet LOK



Jan Stolarek ze swoim wychowankiem Jerzym Nestorowiczem w modelarni ZDK „Chemik” w Kędzierzynie

wychowanków zdobyło licencje APRL. Sam skromnie podkreśla, że duża w tym zasługa kierownika ZDK CHEMIK w Kędzierzynie, którym jest p. Władysław Czaja, również gorący propagator i protektor politechnicznego wychowania młodzieży.

Oprócz pracy zawodowej i wychowawczej Jan Stolarek znajduje jeszcze czas na pracę społeczną. Od 1970 r. jest członkiem Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Opolu, członkiem Zarządu Powiatowego LOK w Koźlu, pełni społeczną funkcję pełnomocnika modelarstwa na powiat kozielski, a przy tym jest aktywnym współorganizatorem corocznych zawodów członków modelarni Związku Zawodowego Chemików. Przy tym mężem i ojcem dwojga dzieci, 5-letniej Doroty i 4-letniego Plotrusia, który już teraz przejawia zainteresowania modelarskie. Ambicja taty jest, by wyrósł z niego w przyszłości mistrz Polski w modelarstwie lotniczym i okrętowym.

Groźnym konkurentem Jana Stolaraka jest Jan Rzepczyk prowadzący również modelarnię uniwersalną w Zawadzkiem, w której budowane są wszystkie rodzaje modeli, oraz Wiktor Babula z Raciborza, koncentrujący swoją uwagę na modelarstwie lotniczym i okrętowym. Jan Stolarek uważa, że to bardzo dobrze, że ma w pobliżu tak groźnych rywali, gdyż to pobudza go do tym większych starań o swoją pracownię i pozwala na podsyćanie ambicji sportowych wszystkich jej członków.

Trzeba przyznać, że żaden instruktor nie może w br. dorównać Janowi Stolarce pod względem udziału w licznych imprezach centralnych, jak rów-

fof. B. Rogowski (2), S. Smolis (1)



Z modelarni ZDK „Chemik” w Kędzierzynie wywodził się dwukrotny mistrz Polski w klasie juniorów Zygmun Kupka, którego widzimy z modelem samolotu „Jak 18”

w Pińczowie, IV na mistrzostwach Polski samochodów prędkościowych w Grudziądzu, VII na centralnych zawodach modeli swobodnie latających LOK w Białymstoku.

Poza tym startowali, uzyskując dobre wyniki indywidualne i zespołowe, z modelami redukcyjnymi pływającymi w Kamiennej Górze oraz z modelami pływającymi zdalnie sterowanymi w Krakowie.

Wywołuje to podziw, że w jednej modelarni można wychować tylu dobrych modelarzy i to w różnych dyscyplinach. Jan Stolarek dwóli się i trol w czasie wszystkich zawodów. Występuje w roli instruktora, trenera, mechanika, pomocnika i troskliwego opiekuna swoich podopiecznych.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że Jan Stolarek nie jest etatowym instruktorem modelarstwa. Pracuje w Zakładach Azotowych w Kędzierzynie na stanowisku dyżurnego ślusarza, przy



Jan Stolarek z (od lewej): T. Sasiadkiem, W. Motylem, St. Krzusiem i Z. Kupką po odniesionym zwycięstwie na centralnych zawodach w Skawinie

produkcji kwasu steżonego. Pracę w modelarni traktuje jako swoje hobby.

Jego uniwersalna modelarnia, w której prowadzone są wszystkie dyscypliny modelarstwa, nie ma zbyt dużych tradycji, gdyż rozpoczęła pracę dopiero w 1965 r. Dzięki aktywności i ambicji swego instruktora, szybko weszła do czołówki wojewódzkiej, a ostatnio również do krajowej.

Ciekawa jest kariera modelarska Jana Stolaraka. Zaczynał jako modelarz lotniczy, budując modele szybowców. Stopień instruktora klasy III uzyskał w 1965 r., a klasy II w 1970 r. Jako zawodnik nigdy nie osiągał najlepszych rezultatów, a jednak potrafił wyrobić ambicje sportowe u swych podopiecznych.

Spod jego ręki wyszło wielu, których nazwiska często goszczą na łamach „Modelarza”, jak Zygmun Kupka, Jerzy Janicki, Stanisław Krzuś, Antoni Trzciński. Do sierpnia 1974 r. trzynastu jego

niez w zdobyciu tylu tytułów i punktowanych miejsc w tak wielu dyscyplinach. Użyty przez nas tytuł ma więc pełne uzasadnienie. Nie mamy innej możliwości wyrażenia swego uznania dla Jego aktywnej i pełnej sukcesów pracy. Niech więc nagrodą będą słowa uznania i życzenia dalszych osiągnięć wychowawczych, sportowych i organizacyjnych.

Tym, którzy nie znają tego wzorowego instruktora osobiście, przedstawiamy go na załączonych zdjęciach. Potwierdzają one uniwersalne zainteresowania Jana Stolaraka i stanowią dowód, jak bliskim mu jest modelarstwo lotnicze, kołowe, okrętowe i rakietowe. Naszym życzeniem jest, aby takich instruktorów było jak najwięcej.

JAN MARCZAK

PODWODNA BRON' DYWERSYJNA

Z przyjemnością pragniemy poinformować Czytelników, że nasz kolega redakcyjny, Stefan Smolis znów napisał książkę dla młodych czytelników pt. „Podwodna broń dywersyjna”, która wydana została przez Wydawnictwo MON w popularnej serii BWT „Sowa”.

Autor nakreślił rys historyczny podwodnej broni dywersyjnej, jak również omówił konstrukcje powstałe podczas I i II wojny światowej oraz zapoznał czytelnika ze współczesną myślą konstrukcyjną dążącą do stworzenia broni doby atomowej.

W książce znajdziemy wiele ciekawych informacji o podwodnej broni dywersyjnej z XVIII wieku, jak o okręcie ręcznie napędzanym zbudowanym przez Amerykanina Bushnella, czy też okręcie podwodnym „Nautilus” z początków XIX wieku zbudowanym przez R. Fultona. Są w niej też rysunki i opisy podwodnych środków dywersyjnych konstruowanych w carskiej Rosji.

Z pewnością zainteresują Czytelnika opisy „żywych torped” używanych podczas drugiej wojny światowej — włoskich SCL „Malale”, japońskich „Kaiten I” czy niemieckich „Moloch” lub „Marder”.

Ciekawy jest rozdział o lilipucich okrętach podwodnych używanych przez Japończyków, Włochów, Anglików i Niemców, okrętach samobójczych, które miały odegrać dużą rolę w bitwach morskich.

Jest też rozdział o samobójcach, którzy za przytłaczającymi do ciała ładunkami wybuchowymi atakowali nieprzyjacielskie statki i okręty.

Czytelnik znajdzie w książce opis konstrukcji współczesnych środków bojowych przewidywanych do podwodnej dywersji np. latającego podwodnego okrętu konstrukcji amerykańskiej, okrętu podwodnego USA, który zdolny jest do odpalania torped na głębokości 1200 m i innych ciekawych okrętów głębinowych. Całość jest bogato ilustrowana zdjęciami i rysunkami.

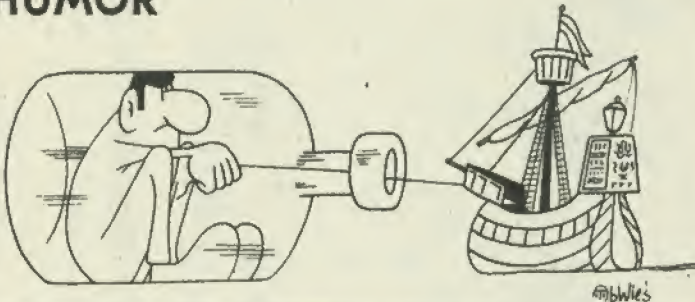
Książka na pewno zainteresuje wielu naszych Czytelników zajmujących się tematyką wojenno-morską.

Stefan Smolis. Podwodna broń dywersyjna. Wydawnictwo MON, 1974 r. Format A5, str. 158. Nakład 5300 egz. Cena 14 zł.

„MODELARZ” POMAGA

Kol. Marek Gliński — ul. Jaracza 6 m. 25a, 00-378 Warszawa, poszukuje nr 7-8/73, 3, 6, 7/72, 5, 6/70, 2, 7, 8, 12/68, 7, 8/68, 10/66 „Małego Modelarza”, proponując w zamian zestaw klocki TT. * Marian Doskoć — ul. Grochowska 32 m. 9, 53-424 Wrocław, za dobrą lornetkę i plany modelarskie okrętów i samolotów odstąpi: roczniki 1957-1974 „Modelarza”, czeskie i niemieckie czasopisma modelarskie, „Małe Modelarze” oraz części modelarskie. * Jacek Adamczyk — ul. Mieszka 1 bl. 8 m. 24, 32-500 Chrzanów, za nr 31 i 58 „Planów Modelarskich” („Wodnik” i okręty podwodne) chciałby otrzymać rysunki modelarskie jachtu „Polonez”. * Robert Bury — ul. Kaszyńska 3 m. 3a, 02-026 Warszawa, poszukuje pilnie następujących numerów „Modelarza”: 8/65, 1, 5/66, 1, 3, 12/67, 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12/68, 3, 4, 10/69, 1, 3, 5/60, 8, 7, 9, 10, 11, 12/61, 1, 2, 9, 10, 11/62, 6, 7/63, 3, 4, 6, 7, 10/60, 12/67, 9/70, 1/71. * Janusz Weber — ul. Dytrycha 10 m. 3, 40-317 Katowice, posłada do odstąpienia: około 70 numerów „Małego Modelarza” z lat 1963-1974, lokomotywę, elektrowóz kopalniany i 15 wagonów towarowych wraz z pewną ilością torów firmy „Pico” rozmiar HO, około 120 modeli firmy „Roco” od nr 106 do nr 242 (samochody, wozy bojowe, działa itp.) w rozmiarze HO, 40 modeli firm NRD w skalach HO — samochody, cysterny, wozy bojowe itp. W zamian za wymienione akcesoria chciałby otrzymać numery angielskich czasopism „Airfix Magazine”, „Scale Models”, „Military Model”, „Profile Publications” z monografiami dotyczącymi samolotów II wojny światowej lub modele samolotów i sprzętu wojennego firm „Airfix”, „Revell”, „Heller” itp. w skalach: HO, OO lub 1:72. * Henryk Grabowiecki — ul. Genewska 10 m. 8, 03-940 Warszawa, chciałby w drodze korespondencji z innymi modelarzami wymienić egzemplarze „Małego Modelarza” z lat 1958-1967. * Aleksander Warski — ul. Zukowa 14a m. 1, 78-400 Szczecinek, posiada do odstąpienia: nr 10, 35, 39, 44, 46, 48 „Planów Modelarskich”, roczniki „Modelarza” z lat 1969-1973, roczniki „Małego Modelarza” z lat 1967-1973, roczniki „Morza” z lat 1971-1973, wycinanki niemieckiego wydawnictwa „Junge-Welt”, książkę Z. Dutkiewicza pt. „ABC modelarstwa samochodowego”. * Jerzy Macura — ul. Bucza 49, 43-400 Cieszyń, odda zainteresowanym modelarzom: książki „Miniaturowe lotnictwo” cz. I i II, „Informator małej techniki”, „Radiomodel — zasady projektowania i konstrukcji”, luźne numery „Modelarza”, „Małego Modelarza” i „Skrzydlatej Polski”. * Władysław Majcherczyk — 32-541 Trzebinia-Sierś, 3, Gaj bl. 20 m. 15, pow. Chrzanów, posiada 4 modele plastikowe okrętów wojennych firmy Revell i Heller (lotnikowiec „Ranger”, pancerniki „Iowa” i „Dunkerque”, krążownik „Colbert”), które chętnie wymieni na modele plastikowe samolotów bombowych z okresu II wojny światowej (skala 1:72). * Henryk Cłusniak, ul. 1 Maja 91 m. 13, 40-230 Katowice, odstąpi zainteresowanym silniki OS MAX 15-III, Zeiss Jena 2,5 cm³ i MK-16. * Ireneusz Kurzyński — ul. Dąbrowszczaków 8a m. 10, 80-373 Gdańsk, wymieni roczniki „Modelarza”, „Morza”, luźne numery „Małego Modelarza”, „Modelist-Konstruktor”, książkę „Mikromodel” i „Radiomodel” — na modele samolotów plastikowych i farby Humbrol. * Kazimierz Grochocki — ul. Kraszewskiego 23a m. 61, 15-024 Białystok, poszukuje części zamiennych do silnika Jena 2,5 cm³, Wietlerok 1,5 cm³, Jena 1 cm³. W zamian odstąpi: silnik Allag X-3 2,5 cm³, MK-16 1,5 cm³ oraz części do silnika Jena 2 cm³ i MK-12B 2,5 cm³, wiele części radiowych. * Sławomir Jachowicz — ul. Rymanowskiego 13 m. 10, 93-526 Łódź, za modele samolotów plastikowych w skali 1:72 odstąpi: modele firmy „Revell”: „Spitfire MkII”, „Hawker Hurricane”, „PZL P11c”; modele samochodów: „Landanell Dixi 1909”, „Tatra 1899”, „Alfa Romeo Coupe-33”, papierowe modele samochodów i samolotów, luźne numery „Małego Modelarza” i wiele książek o tematyce modelarskiej. *

HUMOR



WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje kolegium: w składzie: Jadwiga CZAPLIKA (red. techn.), Bogdan GABRYŚIAK, Jan MARCZAK, Marian ROZWENC, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Bogusław SPUNDA, Wojciech SZANTER, Bożena TEPLI (oprac. graficzne), Bohdan WĘGRZYN, Zenon ZATORSKI (redaktor naczelny). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 45-12-31 wewn. 62. Instytucje i zakłady pracy mające siedzibę w miastach wojewódzkich i powiatowych zamawiają i opłacają prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach RSW „Prasa — Książka — Ruch” w terminie do 25 listopada na rok następny. Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów i Delegatur RSW „Prasa — Książka — Ruch”, jak również prenumeratorzy indywidualni, opłacają prenumeratę tylko we właściwych dla doręczeń pocztowych placówkach pocztowo-telekomunikacyjnych lub u doręczycieli — w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — zł 13,50, półrocznie — zł 27, rocznie — zł 54. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest droższa o 40% od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych w Warszawie, ul. Wronia 23, konto PKO nr 1-6-100024. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa, Zam. 3992. Nakład 60 000 egz. W-63. INDEKS 36724.

•
CZASOPISMO ZALECONE DLA
BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH
PISMEM MINISTERSTWA OŚWIA-
TY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21
MARCA 1957 R.
•

